LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER. — 40 fr.

7 Février 1903. — N° 230.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché Carl Reisch.)

DE STOPPANI, AUX CHAMPIONNATS DE DAVOS

Les championnats de patinage, qui viennent de se disputer à Davos, avaient réuni des concurrents de tous les pays où l'on patine et même des autres puisqu'il y avait parmi eux un Athénien. La France ne comptait qu'un représentant, De Stoppani — à vrai dire le seul Français qui fasse de la vitesse en patinage, — qui s'est classé troisième du classement général et qui, sans une chute, eut pu prendre la seconde place.

(Voir l'article pages 86 et 87.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

Les Coupes de la "Vie au Grand Air"

Nos lecteurs se souviennent que nous avons créé l'an dernier un certain nombre de «Coupes», attribuées à différents sports. Chacune de ces épreuves a été dotée, par notre directeur Pierre Lafitte, d'un superbe objet d'art, d'une valeur de

MILLE FRANCS.

Plusieurs de ces Coupes ont déjà été disputées, ce sont celles

D'AÉROSTATION
détenue par Mlle Magdeleine Savage.

DE CYCLISME
détenue par le Veloce-Club de Montmartre.

DE LAWN-TENNIS
détenue par M. R. F. Doherty.

DE ROWING
détenue par De Hoop, d'Amsterdam.

*Une est en train de se tirer, celle d'***ESCRIME**
confiée à l'Académie d'Épée de Paris.

Trois vont s'ouvrir incessamment, celles de

CROSS COUNTRY *et de* **COURSE A PIED**
confiées au Racing-Club de France et de

TIR AUX PIGEONS
remise au Cercle du Bois de Boulogne.

*Enfin celles d'***AUTOMOBILE,** *de* **BOXE,** *de* **CYCLISME PROFESSIONNEL,** *d'***HIPPISME,** *de* **TIR A LA CIBLE,** *de* **FOOTBALL RUGBY** *et* **ASSOCIATION,** *etc., etc., sont en préparation.*

Ce sont autant d'encouragements offerts aux sports par la Vie au Grand Air, *qui s'intéresse à tous et prétend travailler au développement de tous.*

✤

Tandis que la *Vie au Grand Air* distribue dans toutes les branches du sport de magnifiques objets d'art challenges, l'élégante *Femina*, son confrère, organise un

Gigantesque Tournoi de Poésie Féminine

doté de plus de

3.000 FRANCS DE PRIX

réservé aux femmes, jugé par un jury composé des figures féminines les plus éminentes des lettres françaises, puisqu'il réunit les noms de

Mmes la Baronne de Baye, Jean Bertheroy, Alphonse Daudet, Lucie Félix-Faure, Judith Gautier,	Mmes Daniel Lesueur, G. de Montgomery, Comtesse Mathieu de Noailles, Rosemonde Rostand

Cette grande épreuve poétique va avoir un retentissement considérable.

Nous nous devions de la signaler à tous les sportsmen qui nous lisent. Ils ne sauraient oublier, en effet, que le développement quotidien des exercices physiques n'a pas — bien au contraire — diminué, en France, l'amour de la poésie ou tué l'inspiration chez les poètes, car jamais tant de jolis vers ne furent si universellement goûtés.

Nous comptons donc sur nos lecteurs pour appeler l'attention des poétesses de leur entourage sur le magnifique tournoi de *Femina*.

✤

D'autre part, en présence de l'universelle faveur qui lui a été été accordée dès son apparition, en présence du nombre croissant de jour en jour de ses abonnés et de ses lecteurs, *Musica* a voulu donner un témoignage éclatant de sa gratitude à la grande famille des musiciens, professeurs ou dilettantes, en organisant

UNE SÉRIE DE GRANDS CONCOURS.

Ces concours embrasseront toutes les branches de la musique. Tous les abonnés pourront y prendre part, à quelque nationalité qu'ils appartiennent ; de là le titre de

TOURNOI MUSICAL INTERNATIONAL

Ce tournoi ne comprendra pas moins de

QUARANTE-QUATRE PRIX

pour lesquels seront distribués

10.000 Francs en Espèces

Ces prix sont offerts par le Ministre de l'Instruction publique et par différentes notabilités parisiennes. Les musiciens les plus illustres figurent dans les jurys de ce tournoi, dont le règlement et tous les détails se trouvent dans le numéro de *Musica* qui est en vente partout.

Les Éditeurs.

L'infatigable Millo ! Après le Cross cyclo-pédestre, après le championnat pédestre le tri-porteur.

Les minuscules dimensions de la caisse, en l'occurrence simple petit panier d'osier, sont à remarquer. Un " cercueil de chien ", comme disait lui-même le malin Millo.

LE 3e CHAMPIONNAT DES TRI-PORTEURS

*Tout le monde connaît maintenant le tri-porteur, ce tricycle sur lequel est fixée, à l'avant, une caisse d'assez volumineuses dimensions, et que les commerçants ont été très nombreux à adopter pour leur service de livraisons. Mettre des tricyclistes-porteurs aux prises, sur un parcours d'une quarantaine de kilomètres, semé de côtes assez dures et de descentes rapides, tel est le principe du championnat annuel que notre confrère l'*Auto *a fait disputer l'autre dimanche pour la troisième fois.*

Un atelier de peinture en plein air.
La pose des numéros.

Le prodigieux engouement des masses pour les épreuves de bicyclettes a vulgarisé et rendu comme nécessaire l'idée de course pour tous les instruments capables de rouler. N'a-t-on pas vu des courses de tonneaux, de voitures à bras, de fiacres attirer successivement la curiosité de spectateurs toujours nombreux, puisqu'une lutte, plus ou moins sportive, mais toujours sincère, leur était annoncée.

Lorsque, donc, un industriel ingénieux eut eu l'idée de mettre une caisse sur un tricycle ordinaire, profitant ainsi des avantages du cyclisme — pneumatiques, roulements à billes, direction aisée — pour construire une machine de livraison rapide et peu coûteuse, lorsque le succès du *tri-porteur*, nom tout indiqué qui se généralisa vite,

Lorgeou quelques centaines de mètres avant l'arrivée.
Mathieu, qui a abandonné, suit son vainqueur, se donnant ainsi l'illusion de lui vendre chèrement la victoire.

En attendant le départ.
Au premier rang : Lorgeou (n° 4), Fischer (n° 3), Lippmann (n° 2). Derrière Lorgeou, le gros paresseux de J.-B. Louvet, simple spectateur.

Le départ de la catégorie commerciale, la grosse cavalerie.
On voit que les caisses sont du type ordinaire, et telles qu'on les rencontre dans les rues de Paris.

commença et se dessina voici bientôt quatre ans, l'idée devait forcément venir à quelqu'un d'organiser une course de tri-porteurs.

Et comme nos confrères sportifs quotidiens s'ingénient à rompre la monotonie hivernale par des concours de toute nature, ce fut naturellement l'un d'eux, l'*Auto*, qui fit sienne cette idée, et depuis trois ans nous avons chaque année un championnat de tri-porteurs.

Cette année il y eut un petit incident : le Préfet de police avait rangé la course de tri-porteurs parmi les courses de bicyclettes interdites sur toute l'étendue du département de la Seine.

Ecoutez plutôt le dialogue qui s'engagea cette année entre M. Lépine et le rédacteur de l'*Auto* chargé de l'organisation de la course.

— Monsieur le Préfet, je viens vous demander l'autorisation classique pour notre concours de tri-porteurs entre Paris et Versailles. Je vous ferai du reste remarquer que vous nous l'avez accordée en 1901 et 1902.

— Impossible. Mille regrets !

— Mais...

— Non, non ! Plus de courses.

— Mais c'est un concours de machines commerciales, roulant à une allure forcément très sage..

— Parlons-en !

— Mais oui, puisque chaque caisse contient 40 kilos de sable...

— Qui font du tri-porteur un boulet de canon dans les descentes.

Et notre confrère, absolument cloué par cette réponse décisive, dut se résigner à transporter son championnat sur le parcours Ville-d'Avray-Palaiseau et retour. Le succès de l'épreuve, disons-le bien vite, n'a du reste pas été compromis par cet exode dans la banlieue, tant l'épreuve est maintenant cotée dans les milieux sportifs comme un des événements classiques de la saison hivernale.

Au départ, foule énorme et public très choisi, puisque des personnalités du monde automobile comme MM. le marquis de Dion, Giraud, Renault frères, Gobron, Bardin, Mutel, Outhenin-Chalandre, Suberbie, Mlle Bob Walter étaient présentes, déjà prêtes à suivre de bout en bout le lot des concurrents.

Parmi ceux-ci, on pouvait remarquer un grand nombre de coureurs professionnels, Lorgeou, R. Muller, Mathieu, Millo, Fourchotte, Chapperon, tous disposés à souffler les prix aux livreurs de métier qui s'étaient également engagés en masse.

A 10 heures et demie, le départ est donné. C'est tout d'abord la côte de Picardie, grimpée à toute allure, puis dévalée avec une superbe inconscience du danger. Versailles est traversé, et les trois grands rivaux sont toujours ensemble, Lorgeou en tête essayant de lâcher Fourchotte et Chapperon qui s'accrochent désespérément. A Jouy-en-Josas, Fourchotte tente un démarrage. Lorgeou répond à cette attaque, Chapperon est légèrement distancé. Mais un passage à niveau fermé permet à ce dernier de revenir sur ses deux adversaires.

Partis ! le peloton de tête se forme.

La côte d'Igny ! Les trois hommes doivent mettre pied à terre et pousser leurs tris en courant. C'est la perte de Chapperon qui, moins bon pédestrian, est lâché à nouveau, définitivement cette fois, car, malgré tous ses efforts, l'intervalle qui le sépare maintenant des deux leaders ne fera plus que s'accroître jusqu'à l'arrivée.

Lorgeou et Fourchotte virent ensemble à Palaiseau, naviguant littéralement dans la boue. Chapperon les suit à une minute ; Muller est à trois minutes, Fischer plus loin encore. Millo et Rugère ont déjà été mis hors de course par des accidents de machine.

La lutte entre les deux premiers devient encore plus dure.

Dans la côte de Jouy-en-Josas, c'est une empoignade acharnée. Et pourtant tous deux arrivent ensemble au sommet.

Voilà Versailles ! Ils sont toujours ensemble. Enfin, au petit raidillon qui précède la rue du Refuge, Fourchotte perd 5 ou 6 mètres. Lorgeou se retourne, voit la défaillance de son rival, et file de plus belle. Vingt mètres séparent bientôt les deux hommes. Fourchotte se redresse alors, vaincu.

Les deux hommes sont du reste à ce point fatigués qu'ils sont obligés de monter à pied la côte de Picardie.

Et lorsque, après avoir dégringolé la descente, Lorgeou passe le poteau d'arrivée, Fourchotte est encore à 500 mètres du poteau.

Les 38 kilomètres du parcours ont été couverts par le vainqueur en 2 h. 28 m. 10 s.

GÉO LEFÈVRE.

Les Ballons au Sahara

Le capitaine Deburaux — également connu sous le pseudonyme de Léo Dex — et M. G. de Castillon de Saint-Victor, trésorier de l'Aéro-Club de France, ont projeté la traversée aérienne du Sahara. Dans ce but et pour préparer méthodiquement l'aventure, les deux aéronautes viennent d'exécuter en Tunisie quelques expériences préliminaires fort intéressantes. Nous allons essayer d'expliquer à nos lecteurs, le plus clairement possible, ce sensationnel projet, tout en mettant sous leurs yeux des photographies prises par M. G..., officier interprète des affaires indigènes de Gabès.

Gonflement de l'*Éclaireur* dans l'oasis d'Aïnzerinck, à 4 kil. de Gabès.

Traverser le Sahara en ballon !... Telle est l'idée peu banale qui hante depuis déjà plusieurs années le capitaine Deburaux, dont la prétention ne va pas — afin de franchir l'immense désert de sable séparant la Tunisie de la Sénégambie — jusqu'à vouloir se servir d'un aéronat, d'un ballon-automobile, mais plus simplement d'employer le robuste ballon sphérique en utilisant les courants aériens.

Il est hors de doute qu'un jour viendra, plus ou moins proche, où, grâce aux aéronautes, il sera possible de dresser, tout comme pour les courants marins, la carte exacte des vents constants. Ce jour-là marquera la réhabilitation du bon vieux ballon rond, de la sphère de soie imaginée par Charles, qui paraissait et qui paraît encore à beaucoup réservée aux seuls sportsmen.

La carte des fleuves de l'atmosphère constituerait aujourd'hui, à la vérité, une besogne tôt terminée. Néanmoins, quelques-uns d'entre eux sont parfaitement connus, et nous pouvons citer, précisément, les alizés qui, pendant les mois d'hiver, d'octobre en avril, traversent d'une façon constante le Sahara du nord-est au sud-ouest, au dire formel des météorologistes et des explorateurs du continent noir.

L'*Éclaireur*, quelques minutes avant le déprat. On remarquera la voile triangulaire prolongeant la sphère.

Frappé de cette particularité des alizés, le capitaine Deburaux rédigea successivement six études dans lesquelles il démontra théoriquement la possibilité de traverser le Sahara à bord d'un aérostat de fort volume. Deux de ces études ont été couronnées par l'Académie des Sciences, une par l'Institution Smithsonienne de Washington. A l'Académie des Sciences, notamment, un mémoire de M. Deburaux fut présenté par M. Marey, membre de l'Institut, le remarquable professeur de physiologie animale. Ceci est la meilleure preuve que si le capitaine Deburaux a lu le célèbre roman de Jules Verne, et s'il possède la bravoure flegmatique d'un Dr Fergusson, son projet, non simplement imaginatif, a vraiment un caractère scientifique.

Peu après, M. G. de Castillon de Saint-Victor devenait l'actif collaborateur de l'officier du génie.

En principe, les promoteurs ont décidé l'expédition, l'ont arrêtée dans ses grandes lignes, mais, auparavant de tenter l'aventure, de se lancer au-dessus du désert, ils ont voulu se faire précéder de deux ballons explorateurs *non montés*, envoyés de Gabès, en éclaireurs.

A vrai dire, Gabès ne se trouve pas sur le passage des alizés. Ces vents coulent à 400 kilomètres de la ville tunisienne, d'où, par conséquent, ballons perdus — et plus tard ballon monté — ne doivent s'élever que par un vent propice, susceptible de rejoindre le grand courant constant. Nous verrons tout à l'heure pour quelle cause cette première partie du problème, la plus difficile peut-être, n'a pu encore être résolue.

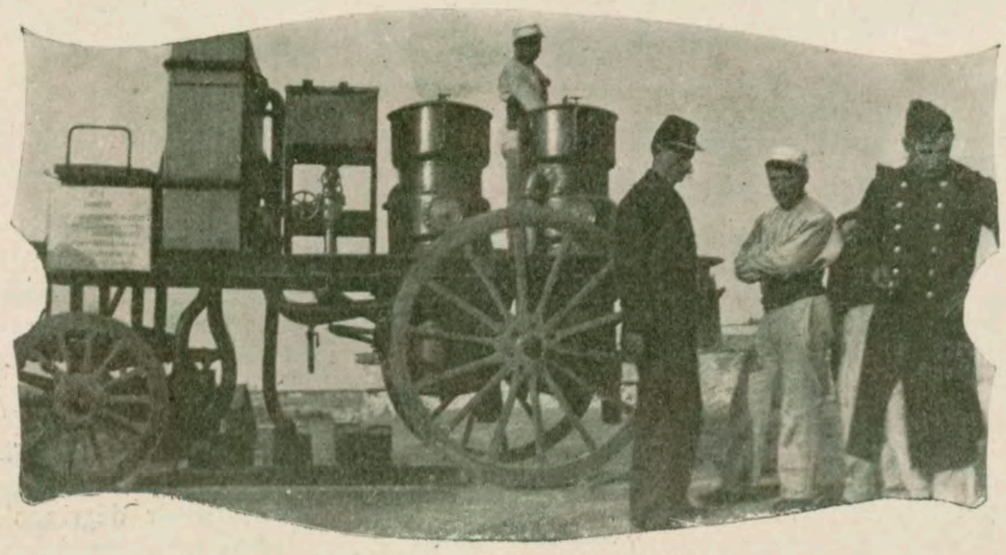
Le 31 décembre dernier, MM. Deburaux et de Castillon quittaient Marseille à destination de Gabès, où ils parvenaient le 6 janvier. Les expérimentateurs étaient accompagnés de MM. Legrand, membre de l'Aéro-Club, Quentin-Bauchart, conseiller municipal, et son fils, et d'un sergent aérostier. Le général André, ministre de la Guerre, avait mis à leur disposition une voiture militaire à hydrogène, afin de gonfler leurs deux ballons : l'*Éclaireur* (60 mètres cubes), et le *Léo Dex* (100 mètres cubes).

Ces petits aérostats, hermétiquement clos, prolongés par une voile triangulaire, étaient munis d'un guide-rope en acier, devant les relier constamment à la terre ; d'un réservoir à eau, à déclenchement automatique les délestant à chaque contact avec le sol, et d'instruments enregistreurs. Dans un panier, quelques pigeons voyageurs des colombiers militaires d'Algérie, qu'un second système automatique délivrerait lors de l'atterrissage définitif.

Voici, en substance, le raisonnement, fort logique d'ailleurs, de MM. Deburaux et de Castillon :

Si les deux ballons-éclaireurs atteignent les postes du Niger, ou bien la région se trouvant entre Tombouctou la Mystérieuse et l'Atlantique, ils auront certainement prouvé la possibilité de la traversée aérienne du Sahara par ballon monté.

Ajoutons que le parcours est estimé à 2,300 kilomètres. La vitesse des alizés étant de 20 kilomètres à l'heure environ, le voyage demanderait donc cinq jours, à raison de 480 kilomètres par vingt-quatre heures.



La voiture militaire à hydrogène.

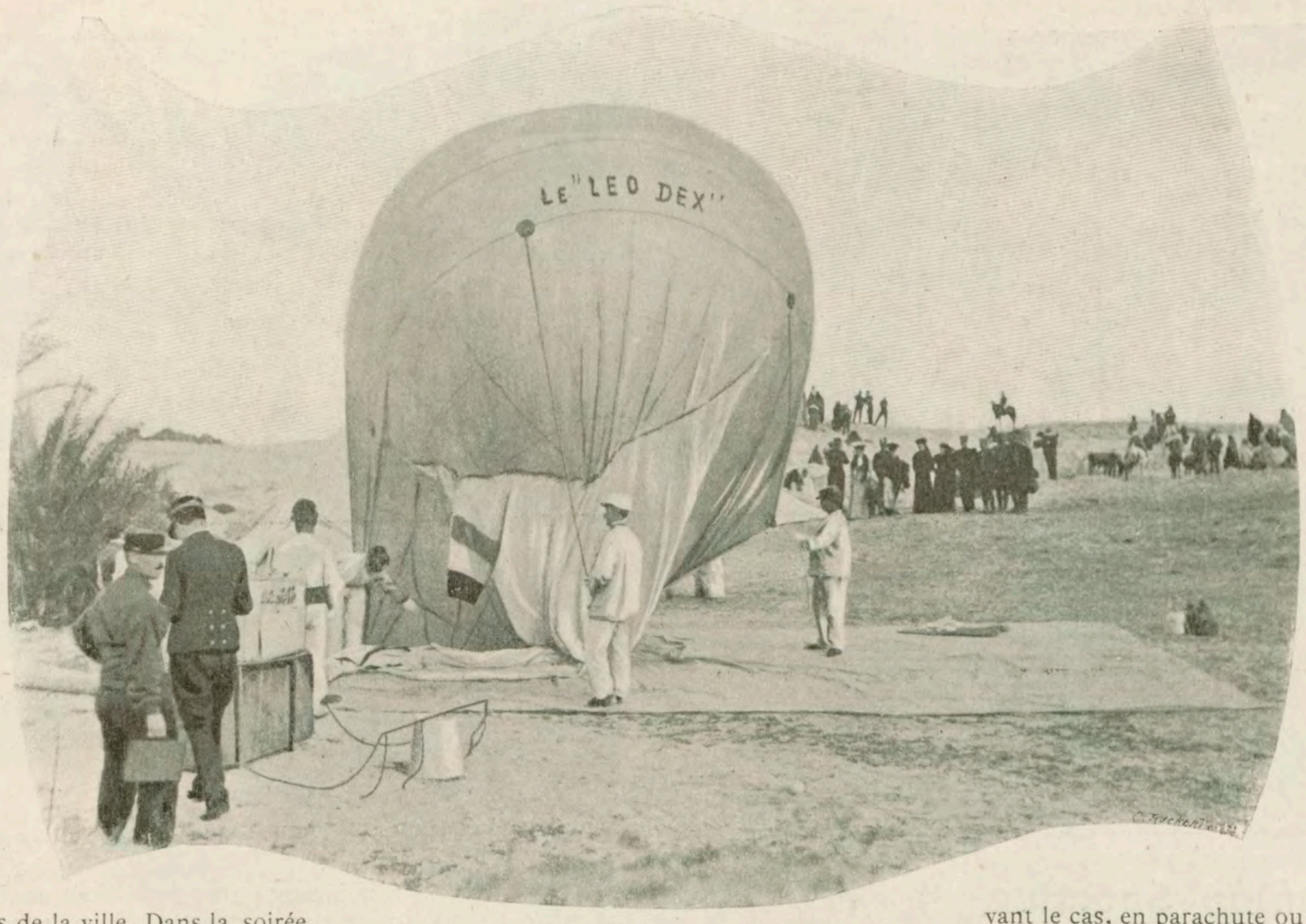
Revenons à nos ballons en partance.

A 4 kilomètres de Gabès — où ils furent admirablement reçus par les autorités civiles et militaires, les aéronautes installèrent leur parc, dans l'oasis d'Aïn-Zerinck. Le terrain, très favorable aux opérations délicates du gonflement, était abrité par de légères collines, des bouquets de palmiers, de chênes-lièges et d'eucalyptus. On disposait le matériel sous des tentes surveillées par un poste de soldats, et l'événement révolutionnait vite ce coin de la terre africaine. La route menant de Gabès à Aïn-Zerinck s'anima soudainement, fut parcourue à toute heure par les automobiles, hippomobiles, bicyclettes, tous les genres de locomotion.

L'*Éclaireur*, que la brise ne favorisa

pas, fut lancé le 15 janvier. Peu après le départ, en effet, le vent tombait complètement. Aussi l'aérostat passait-il la nuit entière en vue de Gabès, dans une immobilité presque absolue. Pour comble de malchance, les Arabes, apercevant, à l'aube, la machine aérostatique paraissant fixée au sol par son guide-rope, coururent sus à l'incroyable phénomène — et le capitaine Deburaux retrouva son ballon dans un état piteux.

Le lendemain, 16 janvier, à 3 heures de l'après-midi, s'élevait le *Léo Dex* dont le lancement s'effectuait par un bon vent de nord-est, et qui bientôt disparaissait derrière les monts Montmata dressés à 45 kilomètres de la ville. Dans la soirée, le vent continuant à souffler, le *Léo Dex* pénétrait dans le désert, filant vers la région des dunes du Grand Erg assez rapidement, car un peloton de saphis ne put le suivre que peu de temps.



Pendant le gonflement du *Léo Dex*.

Cependant, le *Léo Dex* ne rejoignit pas les alizés. La faute en est uniquement au vent du nord-est, vite essoufflé, qui l'abandonnait au siroco. Ramené au nord par le vent brûlant, l'aérostat était capturé, tout comme l'*Éclaireur*, par les Arabes, au sud de la limite des provinces de Constantine et d'Alger, mais après avoir parcouru, au guide-rope, près de 600 kilomètres en vingt-six heures — ce qui est fort coquet.

Le *Léo Dex* est exactement descendu au pied du mont Oulad-Nail, et ce

M. Legrand lance un ballon-pilote.

parcours étonnant est dû en partie à la prise supplémentaire fournie au vent par la voile triangulaire prolongeant la sphère.

M. G. de Castillon est arrivé il y a quelques jours, à Paris. A peine avait-il regagné son appartement de l'avenue Marceau, que nous lui demandions quelques renseignements complémentaires au sujet des expériences de Gabès.

Il est à peine besoin de dire que nous avons été reçu par le trésorier de l'Aéro-Club avec son amabilité habituelle, et, cependant qu'il classait quelques objets d'une délicatesse étrange qui furent, paraît-il, des boîtes à parfums, — souvenirs de son voyage — M. de Castillon satisfait pleinement notre curiosité :

« Ces expériences, nous dit-il, peuvent être considérées au double point de vue météorologique et aérostatique. En ce qui concerne la météorologie, nous avons été trompés par les relevés publiés par l'École d'Agriculture de Tunis. Ces relevés affirment, en effet, la fréquence des vents de nord-est qu devaient entraîner nos deux petits ballons non montés dans le courant constant des alizés, soufflant à 400 kilomètres de Gabès. Or, les observations de l'École d'Agriculture ont été faites, par trop sommairement, entre sept et huit heures du matin, à l'heure où s'élève un vent solaire presque toujours du nord-est, mais d'une durée très brève.

» D'autre part, ajoute M. de Castillon, ce vent est contrarié par la région des chotts qui provoquent un appel d'air considérable. Aussi sommes-nous décidés, le capitaine Deburaux et moi, à choisir, pour nos expériences de l'hiver 1904, un autre point tunisien, plus avancé dans le Sud, et assurément plus favorable.

« Au point de vue aérostatique, nous sommes enchantés. Le voyage du *Léo Dex*, près de 600 kilomètres en vingt-six heures, indique suffisamment ce qu'on peut attendre d'un aérostat d'un cube supérieur, voyageant au guide-rope. De plus, la voile triangulaire dont les deux ballons étaient munis constitue un engin d'un fonctionnement parfait, se métamorphosant, suivant le cas, en parachute ou en cerf-volant.

« Les expériences de Gabès, conclut notre interlocuteur, nous ont vivement intéressés. Elles n'ont exigé que des frais relativement minimes et semblent promettre pour l'avenir d'excellents résultats. »

Il est probable que le nouveau point de départ sera Tougourt. Une véritable caravane devra être organisée pour traverser les 225 kil. de montagnes séparant Biskra de Tougourt.

Le nouveau ballon-éclaireur, un ballon de place, jaugera 980 mètres cubes, donc plus difficile à capturer. — Le guide-rope, en acier très fin, de la grosseur d'un crayon ordinaire, de 8 à 900 mètres de longueur et d'un poids de 250 à 300 kilos, aura trois ou quatre points de rupture cédant à des résistances calculées, dans le cas d'un arrêt par coincement du câble. De plus, après un frottement de quelques heures, la ligne d'acier présentera nécessairement des aspérités qui rendront son toucher fort désagréable même aux mains des indigènes

Dans un précédent projet, modifié depuis, le ballon-pilote cubait 3.052 mètres. Cet aérostat, en coton verni, devait être muni d'un demi-filet s'attachant à l'équateur par des bâtonnets engagés dans l'étoffe, une nacelle très légère devait contenir huit pigeons, des enregistreurs et des appareils photographiques automatiques. Le guide-rope constitué par une lame d'acier doux de section trapézoïdale et sectionnée tous les cent mètres devait ménager ainsi des points de rupture fonctionnant à plus ou moins de traction dans le cas où le coincement de la lame métallique immobiliserait l'aérostat.

D'après les prévisions, l'aérostat type de 3.052 mètres cubes, parfaitement équilibré sur son guiderope, n'eût dû perdre *théoriquement* que 4 kilog. de force ascensionnelle par jour, perte provenant de l'endosmose, mais, en réalité, il faut compter 150 à 200 kil. de perte journalière de lest.

La traversée par ballon monté exigerait trois cent mille francs. A ce projet se sont ralliés MM. Jacques Balsan, le commandant Hourst, les lieutenants Dibos et Cottenest.

François Peyrey.

Le *Léo Dex* en partance. L'aérostat est retenu au moyen des cordes équatoriales.

Gundersen, à l'entrée du virage.

Gundersen, le célèbre patineur norvégien.
gagnant des épreuves de 500, 1.500 et 5.000 m. à Davos.

Gundersen en pleine allure dans la ligne droite.

Une Réunion Sportive à 1.600 Mètres d'Altitude

Tandis qu'à Paris, c'est à peine si les amateurs de patinage ont, par an, une ou deux journées pour se livrer à leur sport favori, il est des pays ou durant de longs mois la glace la plus pure, la plus nette, s'offre à leurs ébats. Et dans ce pays béni, ce n'est pas comme chez nous, sous un ciel sombre, au milieu des brouillards, mais bien, comme on peut s'en convaincre par les photographies que nous publions ci-contre, par un soleil splendide, que les patineurs se livrent aux griseries des vitesses folles ou aux gracieuses arabesques des figures les plus fantaisistes.

M. Euler et Mme de Szabo, de Vienne.
Ces deux habiles patineurs exécutent sur la glace les danses les plus variées et les plus difficiles. Toutefois, ils n'en sont pas encore au Cake Walk.

La *Vie au Grand Air* a déjà eu bien des fois l'occasion de parler de la vallée et de la ville de Davos. Les sports de la neige et de la glace y sont en tel honneur que bien des amateurs des deux sexes — surtout des Anglais, bien entendu — ne sont nullement effrayés des vingt ou trente heures de trajet qui séparent Davos de Paris ou de Londres. Aussi, pendant toute la saison d'hiver, Davos voit-il sa population ordinaire de trois mille tuberculeux, qui viennent y chercher la vraie et rapide guérison, augmentée d'une affluence pour qui la cure d'air et son régime sont le moindre des soucis.

Les « officiels » et les « compétences » de toutes les branches de sport s'entendent pour que les grandes manifestations sportives qu'ils sont chargés d'organiser prennent toutes place à peu de jours d'intervalle. C'est alors la grande semaine de Davos.

Le *Club International de Patinage* — président, M. Günther, attaché au Curhaus, un des sportsmen les plus éclectiques et les plus complets qui soient : ski, patin, raquette, billard, etc., etc. — est chargé, par la société propriétaire de la Patinoire, de l'organisation des Concours de Patinage.

Toujours bien inspiré, souvent heureux, le Club a encore été aidé cette année par la présence, très fréquente à Davos, il est vrai, du grand et clair soleil des altitudes. Grâce à ce dernier, la température, qui était de vingt degrés *au-dessous* chaque nuit, atteignit sur la Patinoire vingt-cinq degrés *au-dessus* au moment des courses pendant les deux jours qu'a duré le Concours.

Inutile de dire que les pourtours, les gradins étaient garnis d'une véritable foule. Quant au centre de l'immense surface de glace, 25 400 mètres carrés, il était également envahi, presque trop, diraient les habitués de nos vélodromes où la pelouse libre est la fin de la sagesse. Les privilégiés du Tout Davos y étaient. Au milieu des membres du jury, photographes officiels, correspondants de journaux du monde entier, présidents de club, etc., on y voyait aussi des personnalités bien parisiennes, Mme Maurice Ephrussi, le baron E. de Rothschild, etc., etc.

Davos, toujours favorisé, grâce à son climat si propice, où tous les derniers records du monde ont été établis, avait cédé cette fois-ci son tour pour les grands Championnats.

Les deux meilleurs hommes du moment étaient cependant là. Pour les courses de pure vitesse, le Norvégien Gundersen était engagé. Champion d'Europe il y a deux ans, premier dans deux courses sur quatre du Championnat du monde de l'année dernière, il est le meilleur homme du moment. Un autre Norvégien, Salchow, récemment gagnant du Championnat du monde à Londres, depuis trois ans champion d'Europe, était venu pour le concours de figures, de *patinage artistique*, disent les Allemands.

A côté de ces rois du patin, parmi les engagés, trois Hollandais, dont l'un devait faire une surprise, et enfin une physionomie bien connue, M. de Stoppani, le seul Parisien qui suive assidûment les courses de patinage, et à qui les ans et l'entraînement permettront certainement de tenir les promesses qu'il offre et bientôt de passer ainsi au premier plan.

Pour les coureurs de vitesse, le programme comportait quatre épreuves : 500, 1.500, 5.000 et 10 000 mètres. Ce sont les épreuves classiques qui se donnent toujours au cours d'une réunion régulière. Il faut en gagner au moins trois pour être déclaré champion.

C'est Gundersen qui s'est adjugé sans très grande difficulté les trois premières. Dans la quatrième il a été battu, non

Départ d'une série de la course de 500 mètres. *(Gundersen a le n° 1.)*

Le patineur grec Manno.

sur sa valeur, mais par surprise, par un Hollandais, de Koning, homme bâti en force, excellent sur les épreuves de longue haleine.

D'ailleurs, il est très difficile que les résultats des courses de patinage soient constamment réguliers. Il est impossihle d'établir une piste où tous les engagés d'une même course puissent partir en ligne, car il faut trop de largeur à chacun d'eux.

Mme Maurice Ephrussi, quittant la piste.

De Stoppani, Fr., 2e. **Une série de la course des 10.000 mètres.** De Koning, Hol., 1er.

Le baron E. de Rothschild.

Le système de deux pistes concentriques, occupée chacune par un homme, et où la différence de longueur se compense à chaque tour par un croisement dans la ligne droite, est sans doute ce que l'on peut faire de mieux. Mais encore ici, les coureurs luttant par séries de deux, c'est encore la montre qui décide entre les gagnants des séries, car on ne saurait songer à les faire recourir à nouveau — le patin est un peu plus fatigant que la bicyclette. — Un concurrent presque égal à soi-même qu'il faut dominer, ou un temps déjà fait à battre, sont donc des stimulants dont on ne peut profiter à chaque circonstance.

C'est ce qui fait que Gundersen dans les 10.000 mètres n'a pas poussé à fond, n'ayant pas prévu la qualité indéniable de de Koning.

Cette négligence a également coûté la place de second du classement général à de Stoppani, qui s'est trouvé reculé au même rang que de Koning pour l'addition des places, mais légèrement en retard pour le total des temps. Ceci dû d'ailleurs aussi à une chute dans les 1 500 mètres, qui lui a fait perdre quelques secondes.

Résultats.

500 mètres.

1er Gundersen, de Stockholm, 47 s. 2/5 ;
2e Manno, de Buda-Pesth ;
3e De Stoppani, de Paris ;
4e Bezemer, d'Amsterdam.

1.500 mètres.

1er Gundersen, 2 m. 32 s. ;
2e Bouma, d'Amsterdam ;
3e De Stoppani ;
4e De Koning, d'Amsterdam.

5.000 mètres.

1er Gundersen, 9 minutes 13 s. 1/5 ;
2e De Koning ;
3e De Stoppani ;
4e Bezemer.

10.000 mètres.

1er De Koning, 19 minutes 12 s. 4/5 ;
2e Gundersen, à 2 secondes ;
3e Bezemer ;
4e De Stoppani.

Aucun record du monde n'a donc été battu. En voici la liste :

DIST.	DÉTENTEURS	PISTE	TEMPS	ANNÉE
			m. s.	
500	P. Oestlund	Davos	45 1/5	1900
1.500	»	»	2 22 2/5	1900
5.000	Jaap Éden	Hamar	8 37 3/5	1894
10.000	P. Oestlund	Davos	17 50 3/5	1900

Mais qu'ils prennent garde à eux. Gundersen, à l'entraînement, a approché déjà celui de 500 mètres d'un cinquième de seconde.

Ils n'auront donc qu'à se bien tenir quand le petit Norvégien sera suffisamment poussé par un adversaire digne de lui.

Le Concours de figures est revenu à Salchow. Sa maîtrise dans les épreuves imposées et sa sûreté dans les exercices libres l'ont empêché d'être un instant menacé par Mme Lyers, sa plus redoutable concurrente, qui est cependant de belle force.

Salchow est également le champion du monde de cette année tout désigné.

A signaler, dans la course de 1.000 mètres réservée aux écoliers de Davos, le joli temps de 2 m. 9 s. (près de 28 kilomètres à l'heure) fait par un gamin, Streuli, dont l'allure est identique à celle des grands champions.

Un numéro, pour n'être pas du sport pur, a obtenu un vif succès. Mme de Szabo et M. Euler, de Vienne, patinant en couple sont incomparables. Nous ne pensons pas que n'importe quel professionnel de tous les Palais de Glace, de Londres, Paris, Vienne, etc., puisse rivaliser avec leur grâce et leur élégance. Leurs danses, valses, mazurkas, rapsodies hongroises, etc., sont le dernier mot de l'art.

Ils n'ont pas encore, cependant, essayé le cake-walk, qui, d'ailleurs, par son origine, n'est pas précisément une danse de glace, mais nul doute qu'ils y arrivent.

Les concours de patinage sont finis pour cette année à Davos. Dans quelques jours auront lieu les épreuves de toboggan, bob, etc., sur la neige. Elles attirent aussi un grand public. Pour citer des noms, le baron Roissard de Bellet, lord Balfour et leurs familles qui vont arriver, etc. Nous aurons donc à reparler encore de Davos et de la vie sportive qu'on y mène.

La Rugère.

Départ de la course des écoliers.

Au premier plan à droite, le patineur en bottes est M. Günther, président du Club International de patinage.

(Clichés Carl Reisch et Tomazewski, phot. à Davos.)

RUE

(Cliché Panajou.)
Le duc Féry d'Esclands, président d'honneur de l'École d'Escrime Française, dirigée par Rue.

Rue vient de donner son assaut de retraite. Les feuilles quotidiennes nous l'ont appris depuis quelques jours et le monde des armes a fêté dignement le célèbre gaucher qui est une des physionomies les plus remarquables dont s'honore l'escrime française.

Jamais terme ne fut plus impropre que celui de « retraite » appliqué à l'assaut au cours duquel Rue a paru pour la dernière fois en public. Il y a des escrimeurs pour qui l'heure de la retraite ne sonne jamais. Louis Mérignac et Rue sont de ceux-là. Leur valeur ne s'éteint qu'avec eux.

Le professeur de l'Ecole d'Escrime Française, à qui nous avons demandé de nous retracer les principaux épisodes de sa carrière, a bien voulu rassembler ses souvenirs et les consigner dans la lettre suivante qu'il nous adresse.

PARIS, 31 JANVIER.

Monsieur le Directeur de la *Vie au Grand Air*,

Vous me soumettez à une épreuve assez délicate, en me demandant de vous donner quelques notes biographiques précises sur ma carrière. Évidemment, je suis tenaillé par l'envie de vous déclarer que je suis un grand homme; mais, n'ayez crainte, j'y résisterai victorieusement. Vous m'excuserez — et sur ce point je réclame l'indulgence de vos lecteurs — si je vous raconte sèchement les différents incidents qui ont marqué ma carrière; je les puis dire, mais pas les commenter.

Je suis né à Nervieux (Loire) en 1851. Hélas ! ce n'est pas hier, et les années passent terriblement vite !

En 1876, je sortis avec le n° 1 de l'École militaire normale d'escrime et j'entrai comme maître d'armes au 65e régiment d'infanterie. Peu après, je fus désigné par voie de concours pour professer à l'École Polytechnique et à l'École Supérieure de Guerre.

J'en sortis en 1879, époque à laquelle je quittai les rangs de l'armée, pour entrer, comme prévôt, à l'École d'Escrime Française, que présidait alors le général Ney.

En 1882, je fondai rue Godot-de-Mauroy une salle d'armes, placée sous la présidence de M. E. Lebey. J'y restai quatre ans, et en 1882 je retournai, comme premier maître, à l'École d'Escrime Française, où j'avais fait mes débuts dans la carrière de professeur civil.

L'École comptait déjà, à cette époque, comme élèves M. Ernest Legouvé, l'éminent académicien, MM. Féry d'Esclands, le président actuel, Sancède et le général Michel Ney.

Je ne l'ai pas quittée depuis.

La salle est aujourd'hui des plus prospères. Les amateurs de talent y sont légion.

Faut-il vous citer les noms de M. le duc Féry d'Esclands, qui fut, et est resté un artiste du fleuret dans toute l'acception du terme, et sur le compte de qui le baron d'Estreillis s'exprimait en ces termes :

Il ne m'appartient pas de juger M. Féry d'Esclands ; mais il me permettra, je l'espère, de lui dire combien j'ai eu de plaisir à revoir ces armes artistiques dont il est une si parfaite expression. On ne saurait se lasser de regarder cette garde marmoréenne, dont l'élégance et la sûreté pourraient servir de modèle à un statuaire ; cette parade juste comme une note de musique, cette riposte foudroyante comme un éclair et partant comme un ressort d'acier.

M. Maurice Berteaux, député de Seine-et-Oise, président de l'École d'Escrime Française.

MM. Vavasseur, dont la réputation s'est faite par dix années d'assauts, victorieusement soutenus contre les plus forts tireurs de notre époque ; Berteaux, député, très tireur de tempérament, avec qui je fais de l'épée tous les matins, et qui a acquis à cette arme une force tout à fait remarquable ; Paul Verola, tireur de tête, doué d'une compréhension parfaite de l'escrime et collectionneur érudit de tout ce qui s'y rapporte ; puis MM. Parizot, Borye des Renaudes, Brissé, J. Brosse, Georges Charpentier, comte de Lionne, Chevalier, Claretie, Clauzel, de Colonjon, Court, Croué, les frères Daltroff, Desvalière, Detrie, Dorledot, Jean et René Dupy, Fillon, Fleury, Franconi, le prince Kotchou-bey, Lacaille, Lambert, Charles Laurent, marquis de Laborde, Gaston, Georges et Henri Menier, Paul Sohège, marquis de Spinosa, Sauvage, Monrose, Fruchet d'Ars, et enfin notre vénérable doyen, M. Ernest Legouvé, de l'Académie française, qui malgré, ses quatre-vingt-seize ans, est un tireur des plus assidus, et que son grand âge n'empêche pas de venir prendre sa leçon plus souvent que ne le font bien des jeunes gens.

(Fac-simile d'un dessin de Fred. Régamey.)
Une démonstration par Rue, à l'École d'Escrime Française.

Je glisserai rapidement, et vous m'en excuserez, sur les assauts que j'ai soutenus en public. Ceux que j'ai soutenus contre Louis Mérignac et Pini m'ont laissé la plus grande impression. Ce sont deux hommes pour qui j'ai la plus grande admiration, et je me fais à la fois un plaisir et un devoir de le reconnaître.

J'ai tiré avec Pini une première fois en 1892. Il appartient à ceux qui ont assisté à cette rencontre de la commenter. Vendredi, je me trouverai à nouveau face à face avec lui. Une seconde manche à onze ans de distance, peut avoir un certain intérêt. C'est à vous, mon cher directeur, d'en juger.

Vous trouverez ici l'expression de mes sentiments distingués.

(Fac-simile d'un dessin de Fred. Régamey.)
La première rencontre entre Rue et Pini, en mai 1892.

A. Rue

(Cliché Branger-Doyé.)

LES PRINCES DU SPORT. — A. RUE.

Avant PARIS-MADRID

L'ITINÉRAIRE

I

De Paris à Béhobie (frontière), 750 kilomètres

Nos lecteurs savent que Madrid a été choisi pour point terminus de la grande course annuelle d'automobiles, qui doit-être, en 1903, le pendant de Paris-Berlin en 1901, et de Paris-Vienne, l'an dernier

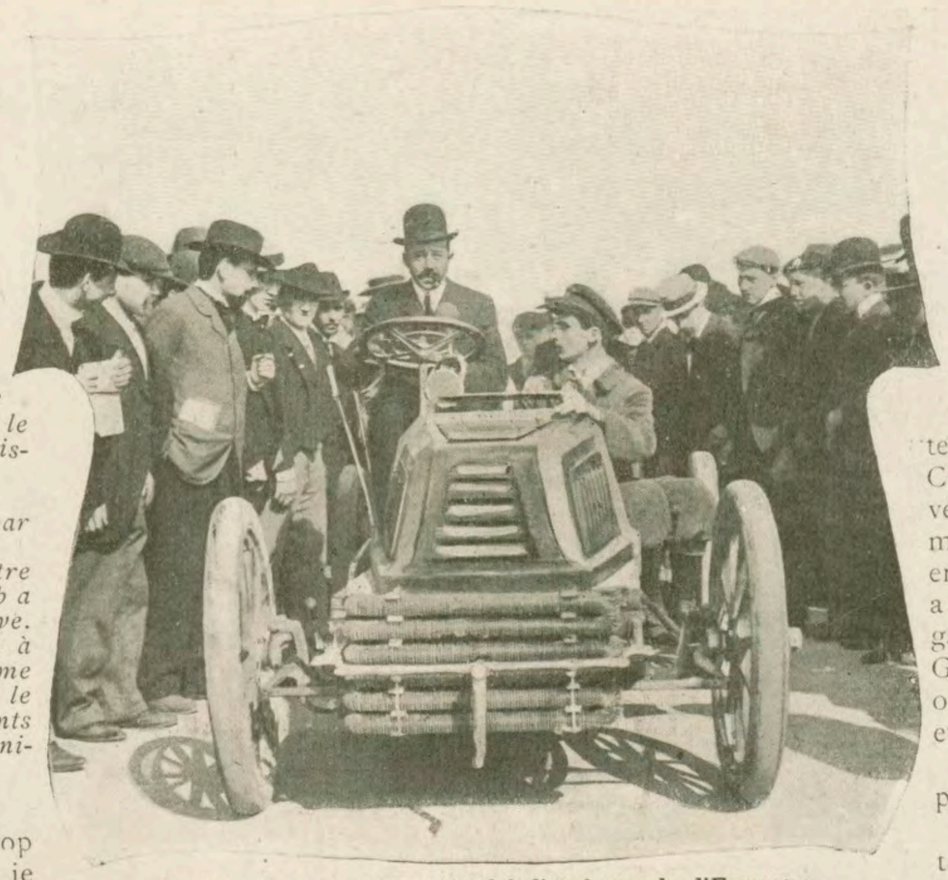
Pourvu que Dieu lui prête vie.

Et Dieu est, en l'occurence, représenté par M. Combes, ministre de l'Intérieur.

C'est de même que pour Paris-Vienne, à notre collaborateur Tampier, que l'Automobile Club a confié le soin de fixer l'itinéraire de l'épreuve. Malgré le froid intense, M. Tampier a tenu à faire toute la route en voiture ; il a même poussé la conscience jusqu'à faire cinq fois le trajet de Bordeaux à Bayonne par différents itinéraires. Voici ci-dessous, celui qu'il a définitivement adopté pour la partie française.

✣ ✣ ✣

L'ITINÉRAIRE de Paris à Bordeaux est trop connu de tous les chauffeurs pour que je le décrive de nouveau ici d'une façon très minutieuse. Je me contenterai de rappeler sommairement le nom des centres traversés, à partir de Limours, où la course de cette année reprend l'ancien parcours.



M. Quinones de Léon, attaché d'ambassade d'Espagne.

Un des membres fondateurs de l'Automobile-Club d'Espagne et un des promoteurs les plus zélés de la course Paris-Madrid. Il vient de partir en automobile pour étudier les itinéraires en Espagne.

Pour éviter la traversée de Ville-d'Avray, Versailles, Buc, et les fameuses côtes et descentes à tournants brusques de Châteaufort et Saint-Remy-les-Chevreuse, on a décidé de donner cette année le départ à Orsay, qui se trouve à 17 kilomètres de Paris par la route pavée, et à environ 25 kilomètres en passant par Meudon, Petit-Bicêtre, Sarclay, par où l'on ne trouve pas 500 mètres de pavés.

D'Orsay, on filera sur Gometz-la-Ville, qui sera certainement le point choisi par beaucoup de Parisiens curieux de voir les concurrents grimper la fameuse côte au sommet de laquelle la ville est située, côte absolument droite et assez dure.

A la bifurcation de Limours, on prendra à droite par Rochefort, Saint-Arnould, Ablis et Chartres, si l'on ne fait pas un crochet sur Dourdan pour trouver les 550 kil. nécessaires au cas où la coupe Gordon-Benett se disputerait en même temps que l'épreuve.

De Chartres, on se dirige sur Bonneval, Châteaudun, Vendôme et Tours; on n'a pas de passage à niveau à traverser, le parcours n'offre aucune difficulté. De Tours à Châtellerault, il y a, notamment aux Ormes et à Dangé, des caniveaux très dangereux. Ils ont précisément été faits pour ralentir la vitesse des automobiles qui avaient pour habitude de traverser à toute allure ces villages très fréquentés. Le jour de l'épreuve, ces caniveaux seront comblés, mais, d'ici là, les concurrents qui iront reconnaître la route feront bien de s'en méfier et de faire bien attention aux poteaux du Touring-Club qui les signalent aux voyageurs.

Rien de particulier à signaler entre Châtellerault et Poitiers, Couhé-Vérac, Ruffec et Angoulême.

A partir d'Angoulême, le sol est mauvais jusqu'à Barbezieux, la route étant défoncée en de nombreux endroits. Si on ne la refait pas d'ici le mois de mai, ce sera la partie du parcours Paris-Bordeaux la plus dure.

On avait d'abord songé à continuer directement de Chevanceaux à Saint-André-de-Cubzac, par la route nationale qui est dépavée jusqu'à 10 kilomètres après Montlieu ; mais les 18 kilomètres de pavés qui restent encore sont tellement mauvais que ce parcours a été abandonné, et l'on continuera en virant à gauche à Chevanceaux par Montguyon et Guitres, où malheureusement la traversée offre quelques difficultés, à cause des ponts et de l'étroitesse de la route.

A partir de Guitres, belle route en passant par Libourne et arrivée aux Quatre-Pavillons.

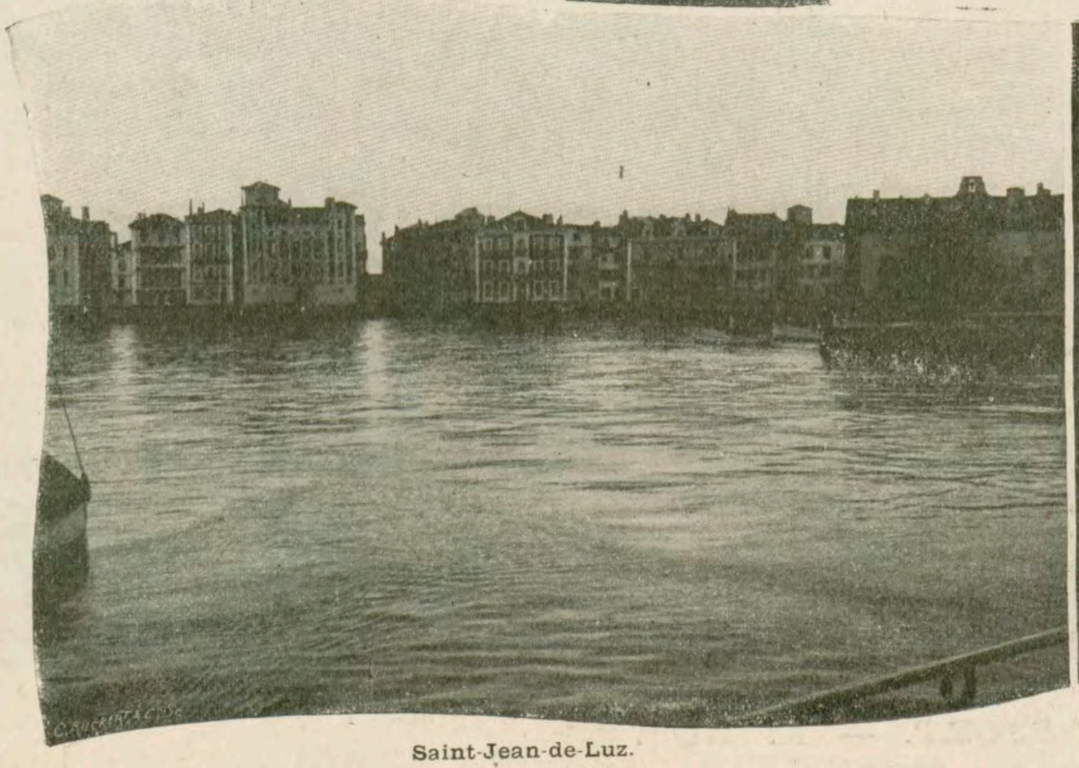
La seconde journée de l'épreuve offrira certainement, et contrairement à ce que l'on avait cru jusqu'à présent, un grand intérêt sportif; car, pour la première fois depuis longtemps, on aura une étape de 175 kilomètres sans neutralisation. Je crois même que la Commission sportive prendrait une bonne décision en faisant chronométrer officiellement cette partie du parcours, c'est-à-dire en plaçant un chronométreur officiel à l'entrée de Bayonne, de façon à avoir très exactement le temps mis pour cette longue étape sans arrêt obligatoire, qui ira de Pessac à Bayonne.

Le départ de la deuxième journée sera donné selon toute vraisemblance à la bifurcation de l'Alouette, et, si l'on obtient la cour ou les chais du Château Pape Clément comme garage, c'est à la sortie même du parc qu'il s'effectuera.

La route de Bayonne après Anglet

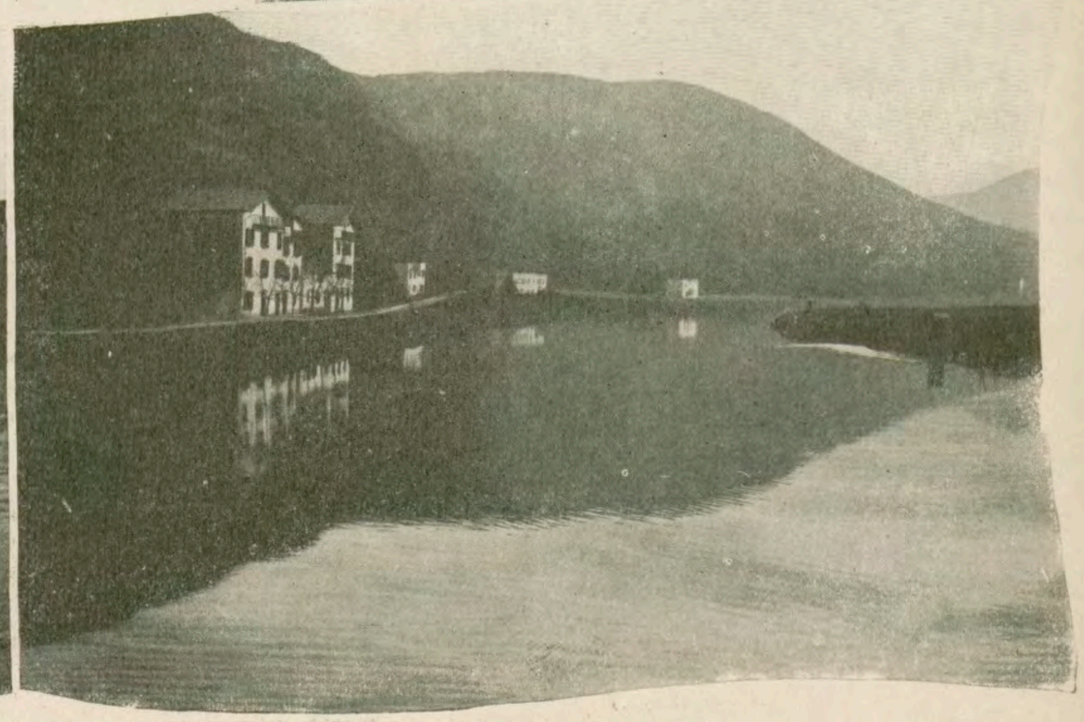
De l'Alouette à Marcheprime, le macadam laisse à désirer. Je ne comprends pas que les autorités d'Arcachon n'agissent pas auprès des pouvoirs publics pour obtenir un bon rechargement de cette route plate de 60 kilomètres, qui deviendrait la véritable piste de records, le jour où elle serait tenue en bon état. Elle amènerait souvent à Arcachon de nombreux chauffeurs, qui préfèrent se diriger vers un autre côté plutôt que d'être cahotés tout le long du parcours.

A Marcheprime, virage à gauche, pour emprunter pendant 11 kilomètres le chemin de grande communication qui mène au Barp, après avoir traversé le passage à niveau qui se trouve situé à 200 mètres du virage.



Saint-Jean-de-Luz.

Vue prise du côté N.-O.



Saint-Jean-de-Luz.

Vue prise sur le quai, côté Sud.

C'est au Barp que commence le pavé, et jusqu'à Beliet il n'est pas de première qualité; mais ceux qu'il effraiera pourront prendre les bas-côtés gazonnés, qui sont très praticables et n'offrent aucune solution de continuité.

Avant d'arriver à Beliet, on trouvera le seul tournant brusque du parcours jusqu'à Bayonne et la seule petite côte jusqu'à Saint-Vincent-de-Tyrosse ; le pavé devient meilleur jusqu'à 5 kilomètres après Belin, où il reprend cette fois assez mauvais pendant 11 kilomètres pour se terminer à Liposthey où l'on trouvera de l'excellent macadam jusqu'à 7 kilomètres avant Castets, après avoir traversé Labouheyre, Cap-de-Pins et Lahorie.

Village d'Urgue.
Point culminant de la route de Bayonne à Béhobie.

Voici le relevé des distances de Bordeaux à Béhobie :

Pessac à Marcheprime..... (Macadam médiocre.)	19 kil.
Marcheprime-le-Barp..... (Macadam médiocre.)	11 kil.
Le Barp-Beliet..... (Pavé médiocre.)	12 kil.
Beliet-Belin ..... (Bon pavé.)	2 kil.
Belin à Liposthey..... (Pavé dont la moitié bon et la moitié mauvais.)	21 kil.
Liposthey-Labouheyre..... (Macadam très bon.)	12 kil.
Labouheyre-Cap-de-Pins..... (Macadam très bon.)	8 kil.

La douane française à Béhobie.
Les voitures des commissaires chargés d'étudier la route.

A la douane espagnole de Béhobie.
Charles Gondoin, Maurice Martin et un douanier espagnol.

Labouheyre, qui est à peu près à moitié route de l'étape Bordeaux-Bayonne, me semble tout désigné pour être le point de ravitaillement par excellence, car la gare se trouve juste à côté de la route et du passage à niveau que l'on aura à traverser; il sera donc facile d'établir là tous les dépôts que l'on voudra, d'autant plus que les abords de la gare sont très dégagés.

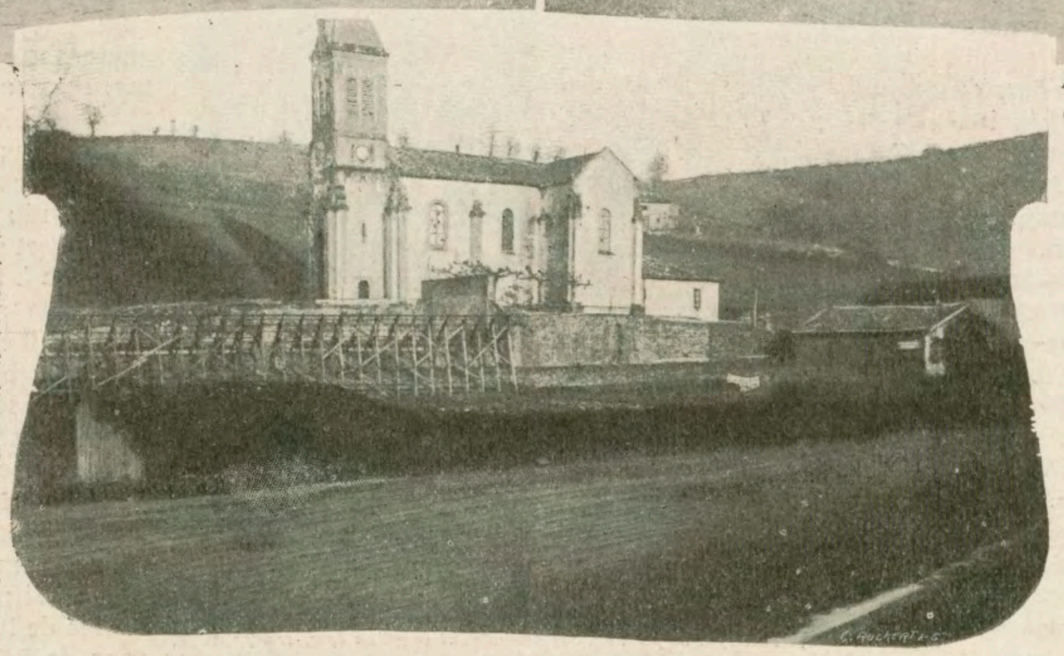
Le pavé, qui a recommencé 7 kilomètres avant Castets, se continue bon jusqu'à Magescq, où on lui dit un adieu définitif jusqu'à la frontière.

De Magescq à Saint-Geours-de-Marenne, il y a 11 kilomètres sur lesquels la moyenne sera certainement la meilleure de toute l'épreuve, car le sol est idéal et la route, absolument droite et très large, descend en pente douce. Virage à droite, à Saint-Geours, pour se diriger sur Bayonne par Saint-Vincent-de-Tyrosse, avec quelques accidents de terrain sur les derniers 10 kilomètres.

La neutralisation de Bayonne cessera, selon toute probabilité, à la bifurcation de la route de Biarritz, à la station d'Anglet, et l'on repartira par une belle route très large, mais avec de nombreux virages brusques jusqu'à Guétary, pour arriver à Saint-Jean-de-Luz, qui sera neutralisée pendant 1.500 mètres environ, et arrivée à Béhobie, frontière.

Je recommande la plus grande prudence pour la traversée des deux passages à niveau qui se trouvent entre Bayonne et Béhobie, car ils sont très, très mauvais.

A Béhobie, les opérations de douane française et espagnole pourront être simplifiées en une seule, car les deux postes sont situés aux deux extrémités du pont sur la Bidassoa, qui a 100 mètres de largeur ; il sera donc facile aux préposés des deux pays de se rejoindre au milieu pour la circonstance.



L'église de Béhobie.
Devant laquelle se fera le contrôle de la frontière.

Cap-de-Pins-Loharie ..... (Macadam très bon.)	**12 kil.**
Loharie-Castets..... (Bon macadam pendant 15 kilomètres, et pavés bons sur 7 kilomètres.)	22 kil.
Castets-Magescq ..... (Bon pavé.)	13 kil.
Magescq-Saint-Geours ..... (Macadam très bon.)	11 kil.
Saint-Geours-Bayonne..... (Macadam très bon.)	32 kil.
Bayonne-Béhobie ..... (Macadam très bon.)	31 kil.
Total.....	206 kil.

Soit un total de 200 kilomètres, en déduisant les neutralisations de Bayonne et Saint-Jean-de-Luz. On aura aussi environ 22 kilomètres de pavés médiocres et 32 de bons, sur lesquels on pourra rouler à toute vitesse.

Cet itinéraire offre cet avantage sur celui de Facture et Salles de supprimer toute neutralisation et trois passages à niveau, avantage considérable pour tous ceux qui savent les ennuis qui accompagnent les neutralisations, et de raccourcir le parcours de 27 kilomètres.

CH. TAMPIER.

Notre collaborateur Tampier et son mécanicien Mignonnet, sur la route de Bayonne.

Pour ceux que le pavé effraierait, je puis leur dire que je viens de le parcourir à trois reprises différentes, sur une simple Populaire de Dion, avec une moyenne de 30 à l'heure, et cela sans avoir perdu un seul écrou, ni rien ébranlé, puisque je suis revenu à Paris avec la même voiture, sans éprouver une minute de retard sur l'horaire que j'avais fixé ; il est vrai que les pneumatiques Michelin ont eu, eux aussi, l'amabilité de ne me causer aucun ennui d'aucune sorte.

Voir dans notre prochain numéro :

De Paris en Slavonie en ballon, par F. PERREY.

Le challenge pédestre des coureurs cyclistes, par GÉO. LEFÈVRE.

Les Canadiens à Paris, par ANDRÉ FOUCAULT.

Avant le championnat de boxe, par FIORAVANTI.

LES HARAS FRANÇAIS

Le Dépôt d'Etalons de Saintes

Les impressions que je présenterai aux nombreux et fidèles lecteurs de la Vie au Grand Air *ont toutes été prises sur place. C'est une garantie d'originalité et j'ai le droit de dire que, dans mes diverses publications, j'ai fait œuvre d'écrivain et non de simple reporter, car j'ai toujours émis des idées personnelles, dont le principal mérite est la sincérité.*

L'ÉTABLISSEMENT de Saintes fut fondé sous le règne de Louis-Philippe, en 1840. Il est situé dans une petite oasis des Charentes, où la neige et la glace sont presque inconnues, même lorsque nous avons à subir des hivers rigoureux. Cette clémente douceur de la température est très favorable à la santé et à la conservation des *étalons*, puisque c'est la chaleur des climats sans nuages qui a permis de créer cette admirable race des chevaux d'Orient, sans laquelle nous n'aurions en Europe que des chevaux communs et des rossards lymphatiques.

J'ai pu constater qu'il y a au haras de Saintes un assez grand nombre de bons chevaux de selle, et qu'ils sont montés par d'excellents cavaliers.

Le brigadier-chef, M. Laurenceau, est ce que l'on peut appeler un cavalier académique, et l'on voit que le jeune surveillant, M. Vincent, a fait ses études équestres à la grande école du haras du Pin.

Aujourd'hui, nous avons le droit d'être fiers du haut personnel de nos haras nationaux. Les inspecteurs généraux et les directeurs de tous les dépôts d'étalons appartiennent à l'escadron des jeunes, si bien formé depuis la bienfaisante loi de 1874, qui a réorganisé l'administration.

Aussi les progrès de l'élevage sont-ils déjà venus et prennent-ils de l'importance chaque jour. Les dirigeants actuels ne veulent pas se mettre dans le déplorable cas de voir la France ne pas pouvoir remonter sa cavalerie chez elle en cas de guerre, comme le fait très coupable se produisit lors de la guerre d'Italie et lors de nos défaites de 1870.

Tout est bien dans ces hautes sphères, mais il est un personnel encore plus méritant dans nos haras, et par cela même qu'il appartient à la classe des humbles je tiens à lui rendre pleine et lumineuse justice : c'est celui des palefreniers.

On a pu le voir lors de l'exposition chevaline de 1900, où les étalons de nos haras français ont remporté de si éclatants triomphes ; mais, pour mieux fixer le magistral mérite de nos braves palefreniers, je me suis procuré quatre photographies, afin de les publier en tête de ces études documentées :

1° On pourra voir dans la première un attelage à quatre chevaux, qui attend devant la maison d'habitation du directeur du dépôt saintongeois, et j'espère que l'on admirera la tenue des hommes comme celle des étalons ;

2° Dans la seconde, l'attitude et l'aisance des palefreniers en selle sur les chevaux qu'ils mènent à la promenade font honneur à leurs maîtres ;

3° La troisième, dans laquelle l'étalon Rueil est cabré tout debout, droit comme un cierge, sans que le palefrenier sourcille ni ne bouge devant lui, prouve combien ces admirables serviteurs ont l'entente des chevaux de sang affiné.

De tels hommes peuvent venir à bout des chevaux les plus impressionnables et même les plus méchants. Ils font de la police et du dressage de persuasion ; ils obtiennent tout par une extrême douceur.

Attelage à quatre du haras de Saintes.

4° Dans un autre ordre d'idées, la photographie où l'étalon Cherbourg, le père de Javigny, dont l'exhibition souleva des accès d'enthousiasme lors de l'Exposition de 1900, est représenté broutant de l'herbe devant l'adjudant-chef qui était chargé de le réglementer, prouve la confiance extrême du gardien vis-à-vis de son cheval auquel il a lâché toute la longe. On voit que le chef était certain que Cherbourg n'abuserait pas de la liberté qui lui était accordée, et que ce grand cheval avait contracté envers son guide la fidélité et la tendre soumission d'un bon chien.

Pour obtenir de tels résultats, il faut comprendre et aimer les chevaux.

L'adjudant-chef avait mis de la coquetterie à faire photographier Cherbourg, le roi des gros anglo-normands, dans cette position fort avantageuse pour mettre en relief le puissant dos et le remarquable arrière-train du grand carrossier.

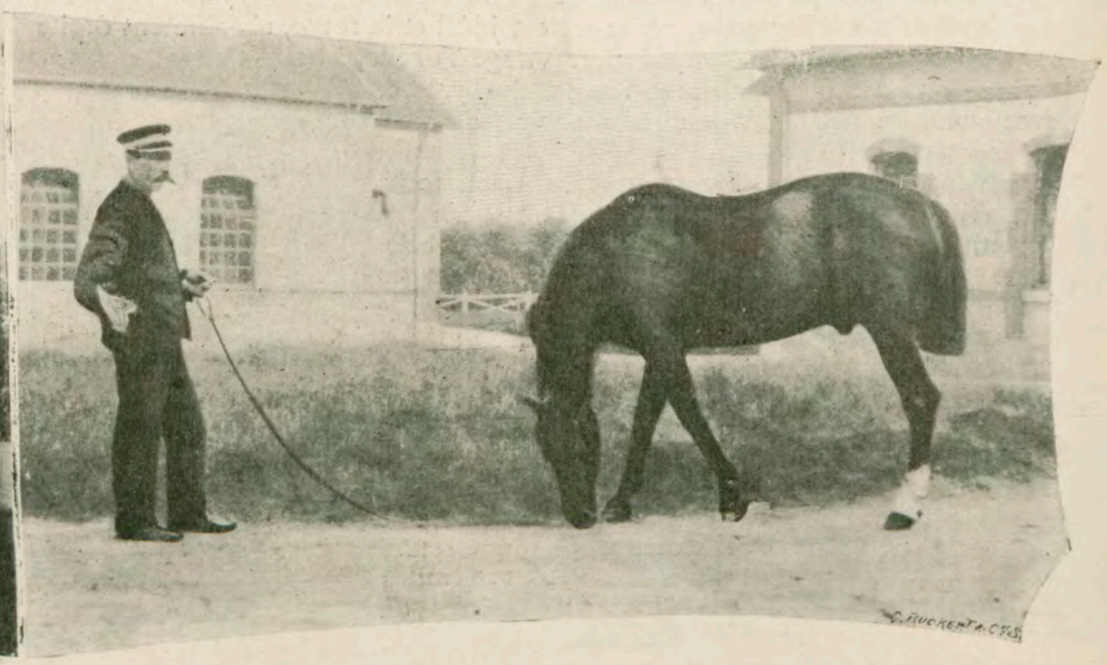
Revenons aux principaux fonctionnaires de l'administration de nos haras nationaux, après avoir rendu un légitime hommage à leurs aides si dévoués et si méritants.

J'ai vu à l'œuvre M. Jousset, le très aimable et très docte sous-directeur du dépôt d'étalons de Saintes. Il connaît à fond la théorie, mais il est aussi très bon praticien et il l'a prouvé en faisant naître sur ses herbages particuliers le remarquable étalon Presbourg, qui fait la monte aux environs d'Alençon chez M. Thibault et qui, certainement, fera grand bien à l'élevage des demi-sang.

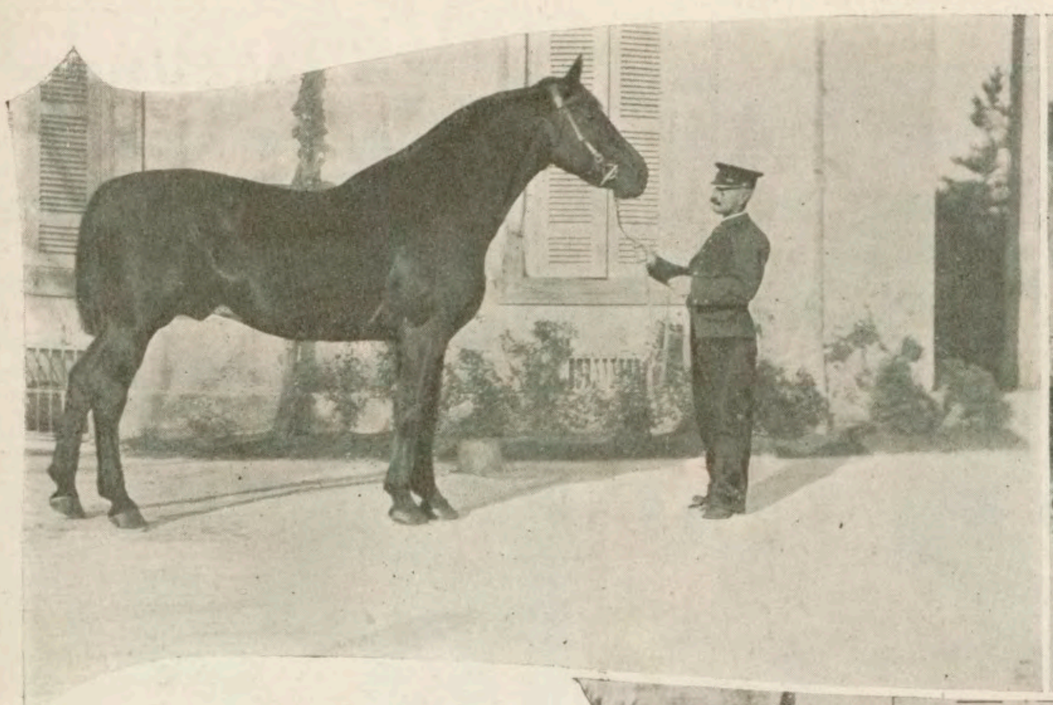
M. Jousset conduit les chevaux avec une impeccable maëstira et une grande douceur de main ; j'ai pu m'en rendre compte en parcourant auprès de lui la campagne accidentée des environs de Saintes. Mais là où il remplit le rôle le plus remarquable et le plus utile, c'est lorsqu'il se fait auprès des fermiers, des régisseurs de grandes propriétés ou des paysans, l'apôtre de l'élevage. Il sait rallier à ses convictions chevalines tous ces braves

***Rueil*, par Emery et Reverend, par Perplexe**
Père de Farnus, Le Dellota, Sorpiro, etc. Ses produits ont gagné en 1902, 121.033 fr. 70, en courses plates.

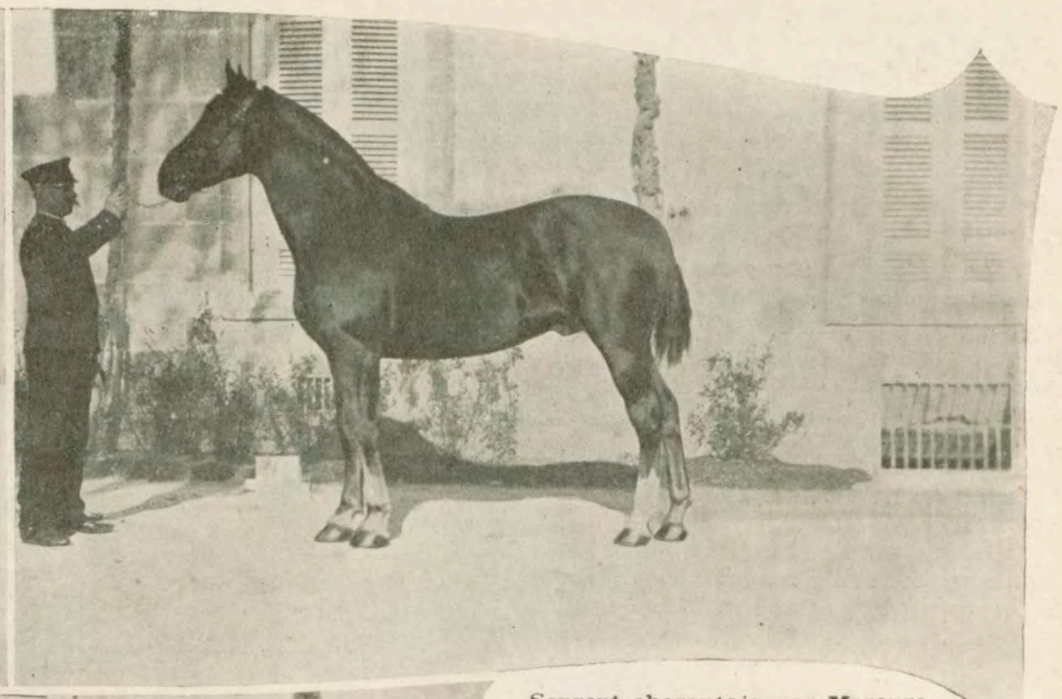
La promenade des chevaux au haras de Saintes.



***Cherbourg*, par Normand et Peschira (par Extase).**
Ses produits ont gagné, en 1902, 29.726 fr. 40, en courses au trot.



Kellerman, charentais, par Issy et Guibbler.



Sergent, charentais, par Mercure et Decrescendo.

Kangouro, charentais, par Tant-Mieux (pur sang anglais) et Guibbler.

Saintongeois, auxquels il inspire confiance.

Je vais d'abord présenter la liste complète des étalons qui forment l'effectif des haras de Saintes, en les divisant par race et par lieu de naissance.

A tous seigneurs, tous honneurs. Saluons en premier lieu les pur sang anglais ou anglo-arabes, sans lesquels on ne peut espérer améliorer aucune famille équestre. Nos lecteurs reconnaîtront là un assez grand nombre d'anciennes connaissances et d'anciens lauréats des hippodromes parisiens.

PARMI LES PUR SANG ANGLAIS NÉS EN FRANCE:

Tire Larigot, par Plutus et M. de Tirelire.
Libéré, par Zut et Lavandière.
Sahel, par Le Destrier et Stockholm.
Excepté, par Pourquoi et Expectation.
Lancelot III, par Vernet et Elida.
Saïgon, par Bayarcher et Segréenne.
Brooklyn, par Xaintrailles et Pensacola.

PARMI LES PUR SANG ANGLAIS NÉS EN ANGLETERRE :

Trident, par Océan Wave et Lady Loverule.

PARMI LES PUR SANG ANGLO-ARABES :

Kourli, par Vulcan et Eve.
Croissant, par Maubourguet et Circé.
Ibrahim, par Nahr Ibrahim et Iliade.

PARMI LES DEMI-SANG VENUS DE LA NORMANDIE :

Houdan, par Quiclet et Hidalgo.
Houlgate, par Washington et Agenda.
Idole, par Tristan et Ximénès.
Joncourt, par Babo et Hilaire.
Unifié, par Cherbourg et Elan.
Un Séduisant, par Cherbourg et Baptiste Lemore.
Oudineau, par Cherbourg et Niger.
Uniforme, par Pompéi et Montfort.
Nicolet, par Reynolds et Lavater.
Obligeant, par Juvigny et Mazeppa.
Picador, par Fuschia et Beaugé.
Queyrac, par Fuschia et Cambronne.
Rodez, par Tigris et Galba.
Roger-Bontemps, par Cherbourg et Niger.
Sansonnet, par James Watt et Cherbourg.
Trébuchet, par Fuschia et Arcole.
Valentin, par Othon et Jean de Nivelle.

PARMI LES DEMI-SANG NÉS DANS LA CHARENTE-INFÉRIEURE :

Kangouro, par Tant-Mieux (pur sang) et Guibbler.
Kalem, par Python et Avant-Garde.
Léotard, par Marengo et Kalbrenner.

PARMI LES DEMI-SANG PROVENANT DE LA VENDÉE :

Gagne-petit, par Brigadier et Marignan.

DEMI-SANG PROVENANT DE LA GIRONDE :

Nevers, par Bayard IV et Parnasse.

DEMI-SANG PROVENANT DE LA VIENNE :

Lichen, par Cherbourg et Portia.

Je n'irai point jusqu'à dire que le dépôt d'étalons de Saintes contient une troupe de reproducteurs d'élite, mais je n'hésite pas à constater que la plupart de ces chevaux sont très satisfaisants pour les services auxquels on les a destinés.

Dans la circonscription des Charentes, on n'élève pas de chevaux de pur sang, et, malgré cela, j'ai trouvé à Saintes un lauréat assez marquant des courses de province et des hippodromes parisiens. Aigle Royal n'a pas gagné moins de 100.000 francs de prix vaillamment remportés, et les vrais sportsmen ont applaudi la puissante aisance de son galop.

Je regrette qu'Aigle Royal ait été placé là, car il mérite de saillir des bonnes juments de pur sang, au lieu d'être employé à de simples croisements, ou de n'avoir parmi sa clientèle que des poulinières d'ordre inférieur ; mais à côté de lui j'ai admiré toute une série d'étalons de pur sang qui sont très aptes à donner d'excellents produits de croisement.

Si nous arrivons aux demi-sang, le moment est venu où, dans le Sud-Ouest, et particulièrement dans les Charentes, on peut et l'on doit se passer des *bourdons* normands. J'en ai vu des preuves convaincantes lorsque l'on m'a présenté, montés d'abord et ensuite trottés à la main, les deux magnifiques vendéens et les neuf brillants charentais dont j'ai fait prendre les photographies pour que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* soient juges de la justesse de la cause que je plaide, en vue du plus grand bien de notre élevage.

Ceux qu'il faut distinguer surtout proviennent de la lignée de Guibbler, et je crois être dans le vrai en disant que le demi-sang charentais se trouvera créé et fixé d'ici à une dizaine d'années par Kellerman, fils de Guibbler et Issy.

En effet, ce Kellerman a produit Saladin et Réussi, qui sont susceptibles de former une excellente famille charentaise et qui y seront aidés par Kangouro, fils de Tant-Mieux (pur sang) et d'une descendante de Guibbler.

Certes, on peut trouver, parmi les demi-sang normands nés et élevés dans le département de l'Orne, des étalons préférables aux charentais, mais on en rencontre peu dans la Manche et dans le Calvados.

Certains continueront à prétendre qu'en dehors de la Normandie on ne peut élever des demi-sang de grande marque. Charentais et Vendéens, laissez-les dire et continuez à travailler comme vous l'avez fait depuis quinze ans. Vous n'êtes pas loin de la réussite complète, et vous avez la nationale satisfaction d'être plus utiles à l'État français que les Normands.

E. C.

Kourly, anglo-arabe, par Volcan et Eve.

Une Visite Ministérielle

L'automobile marche décidément à pas de géant. Il y a cinq ans, six au plus, qu'est née sérieusement cette industrie, et chaque année, désormais, nous voyons le chef de l'État inaugurer les Salons et en consacrer le succès.

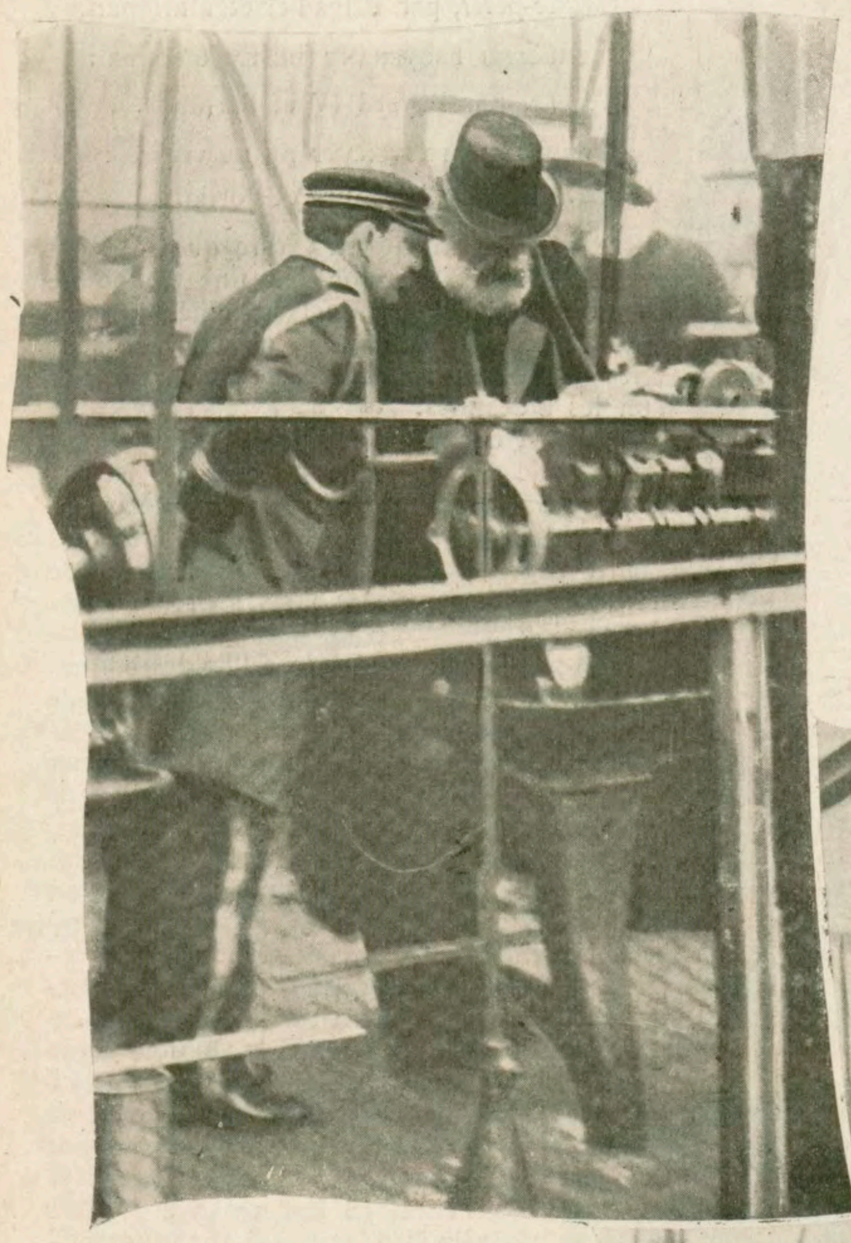
Un nouveau pas a été encore fait ces jours-ci. Un ministre est venu officiellement visiter une usine d'automobiles, et c'est M. Camille Pelletan, ministre de la Marine, accompagné de son chef de cabinet et de deux officiers d'ordonnance, qui a eu cet honneur de rompre avec la tradition et d'inaugurer les visites ministérielles dans les usines d'automobiles.

M[is] de Dion. M. Pelletan. M. Tissier. M. Bouton.

Arrivée du Ministre aux usines de Dion, à Puteaux.

C'est aux grandes usines de Dion-Bouton à Puteaux que le ministre de la Marine a fait cette visite, qui n'ira pas sans quelques commentaires, car le monde politique est devenu si envahissant de nos jours qu'on juge un peu tout à son ton et qu'on regarde le monde à travers son prisme.

Rien de plus logique et de plus simple pourtant que cette visite un peu déconcertante d'abord d'un ministre de la Marine à la plus grande de nos usines d'automobiles.



Le Ministre et son officier d'ordonnance examinant un tour.

On sait que le ministère de la Marine s'occupe de mettre en chantier des bateaux sous-marins du type *Goubet*, dont l'inventeur vient de mourir. Or, la construction d'un sous-marin est chose assez délicate et qui comporte aujourd'hui à la fois une construction métallurgique, l'établissement de la coque et celle d'un double groupe moteur à pétrole et à électricité.

Car la théorie actuelle du sous-marin est celle-ci :

Un bâtiment à source d'énergie mixte, l'accumulateur, lorsqu'il navigue sous l'eau, hors de l'atmosphère et sans pouvoir, par conséquent, lui emprunter sa ressource d'énergie, l'air, l'oxygène dont, on le sait, le moteur à essence fait une sensible consommation.

A ce moment l'énergie électrique est la seule possible, car elle ne fait appel qu'à elle-même.

En revanche, elle s'épuise beaucoup plus vite, peut-être pour cette simple raison.

Il en résulte que si l'on peut l'employer au fond de l'eau, il convient d'essayer de s'en passer dès qu'on peut cesser d'en faire usage. A la surface de l'eau, où le sous-marin revient de temps en temps, il est possible, et dès qu'il est possible il est avantageux, d'employer le moteur à essence qui peut même recharger les accumulateurs.

Or, la maison de Dion-Bouton, que le gros public connaît surtout par son célèbre petit moteur et par ses véhicules légers à essence, est le véritable panthéon de tous les genres de locomotion, au point de vue de la diversité des sources d'énergie. On y débuta par la vapeur, et même par la vapeur appliquée aux bateaux. Puis ce fut la locomotion automobile en passant par les breaks à vapeur et puis par le motocycle, d'où sortit la voiturette.

Et par le groupe moteur et électrogène on arriva tout naturellement au moteur électrique, à la dynamo transformatrice, puis génératrice, puis réceptrice.

Et de là sortirent les accumulateurs et les véhicules électriques de Dion-Bouton.

La maison était donc, on le voit, parfaitement outillée pour résoudre le délicat problème. La maison de Dion-Bouton est la seule, du reste, possédant réellement, non seulement un immense outillage de fabrication, mais encore des laboratoires scientifiques de chimie les mieux outillés de France, capables de résoudre tous les problèmes, tant pour la construction que pour les nouvelles idées théoriques à réaliser.

Et nous pourrions reprendre à l'inverse un mot célèbre et dire :

« La locomotion automobile mène à tout, mais pas à condition d'en sortir. »

Il est vrai que c'est un problème presque plus difficile.

GEORGES PRADE.

Le ministre et sa suite dans la galerie des automatiques.

Aux Usines De Dion Bouton

BLOC-NOTES

CROSS-COUNTRY

LE CHALLENGE AYÇAGUER. — Parmi les épreuves interrégionales de cross-country, il faut mettre au premier plan le challenge Ayçaguer organisé à Lyon chaque année par le Lyon Olympique. Cette épreuve, qui se dispute par équipes de 6 coureurs, a eu lieu le 18 janvier.

(Cliché Poppineau.)

LE DÉPART DU CHALLENGE AYÇAGUER (CROSS-COUNTRY) A LYON.

Elle a mis aux prises les clubs de Marseille, Dijon, Grenoble et Lyon. Bref, un véritable championnat interrégional qui a obtenu 76 engagements.

Belin, du Racing-Club Bourguignon, est sorti vainqueur dans le classement individuel, devant Bouchard, de l'Union Sportive Dijonnaise, et Gauthier, du Football-Club de Lyon.

Dans le classement par équipe, c'est le Football-Club de Lyon qui est vainqueur devant l'Union Sportive Phocéenne de Marseille et le Lyon Olympique.

HIPPISME

LE BARON DU TEIL DE HAVELT
Président de la Société Hippique Française.

A LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE HIPPIQUE — Déjà, lors de la mort du comte de Juigné, le comité de la Société française hippique avait offert la présidence de la Société au prince d'Arenberg ; mais celui-ci, très occupé par ses fonctions tant à la Société d'Encouragement qu'à la Compagnie du Canal de Suez et à la Chambre des Députés, avait décliné cette offre. Comme à la mort de M. de la Haye-Jousselin, le prince d'Arenberg n'était plus député, le comité de la S. H. F. avait pensé que le très sympathique propriétaire-éleveur pourrait, cette fois, accepter la présidence ; mais le prince d'Arenberg est presque chaque année appelé en Belgique, à l'époque du Concours central Hippique de Paris, c'est ce qui l'a obligé à décliner à nouveau l'offre de ses collègues.

Le choix des membres du comité de la S. H. F. s'est porté sur le baron du Teil de Havelt, qui est membre de la Société depuis vingt-cinq ans et fait partie du comité depuis seize ans. C'est cependant un des plus jeunes, mais des plus actifs de cette S. H. P. qui a déjà tant fait pour l'élevage chevalin en France, et ce, avec ses propres ressources, sans aucune subvention de la part du Gouvernement. Après la mort du duc de Virence, le baron du Teil de Havelt fut appelé à la présidence du jury du concours hippique du Nord ; il le dirigea pendant plusieurs années à Lille, puis, lorsque la municipalité socialiste de cette ville supprima la modique subvention qu'elle allouait annuellement, il l'organisa à Boulogne-sur-Mer, où ce concours obtient chaque année, en pleine saison de juillet, un si vif succès.

C'est au baron du Teil de Havelt, qui compte parmi les membres de sa famille d'éminents inspecteurs des Haras, que nous sommes redevables du concours spécial des chevaux de la race boulonnaise.

M. du Teil de Havelt habite pendant une partie de l'année son château du Perthuis de Charnay en Saône-et Loire. Il a rendu dans ce département les plus grands services à l'élevage du cheval et à la viticulture, et il y est à la tête de toutes les organisations relatives aux œuvres ouvrières et de mutualité.

Il est également commissaire des courses de la Clayette, des courses du Creusot et de Mâcon, et l'un des membres les plus écoutés du Jockey-Club.

P. M.

CYCLISME

A PROPOS DES TRI-PORTEURS. — Nos lecteurs ont trouvé plus haut le récit du 2e championnat des tri-porteurs. Dans une épreuve aussi dure, sur des routes escarpées et boueuses, il était bon de munir sa machine d'un changement de vitesse robuste et sûr.

Fisher

FISHER, *sur son tri-porteur muni du changement de vitesse* Lecarme frères et Michel (*Marque S. L. M.*).

C'est ce qu'avait compris Fisher, qui avait adopté le changement de vitesse *Lecarme frère et Michel* (Marque S. L. M.) qui s'est fort bien comporté.

Ce changement de vitesse s'applique à toutes les bicyclettes.

BILLARD

SLOSSON Y SERA

La participation de Slosson au tournoi de la Compagnie Brunswick est maintenant chose assurée. Il est en effet parti d'Amérique le 24 janvier dernier par le steamer *Lucania* de la compagnie Cunard. Il arrivera à Paris aujourd'hui ou demain.

Le crack américain aura donc 15 jours pleins pour parachever son entraînement en vue de la grande épreuve, et l'on peut être assuré que cette période préparatoire sera suffisante pour le mettre *fit and well*, car Slosson aura à cœur de se présenter dans les meilleures conditions possibles devant le public parisien, qui lui a déjà, à maintes reprises, prodigué ses applaudissements.

Je rappelle que ledit tournoi pour le championnat du monde aura comme concurrents : Vignaux et Cure, Français, Slosson et Sutton, Américains, Marva, Espagnol ; qu'il commencera le 15 février prochain, qu'il comprendra dix parties en 500 points — chaque concurrent jouant avec chacun des autres ; — qu'il aura lieu, ainsi que celui de l'année dernière, dans la splendide salle des fêtes du Grand Hôtel.

J'ai envie d'ajouter que, selon toutes probabilités, il donnera lieu à une lutte acharnée et peut-être à un barrage final du plus passionnant intérêt ; mais ce serait dire ce que savent et pensent tous ceux qui ont assisté aux inoubliables parties de janvier et février derniers.

FINANCE

Bonne Allure.

Le marché a, décidément, adopté une excellente allure. Ni les incidents marocains, brésiliens et boliviens n'ont pu le faire dévier de sa tendance à la hausse, qui s'est manifestée, surtout, dans le groupe des fonds d'État, où l'Extérieure d'Espagne et les Séries Ottomanes continuent à être les favoris de la clientèle.

Cela, à juste titre d'ailleurs : d'un côté, M. Villaverde inspire à la haute banque une légitime confiance ; d'un autre côté, soit que l'unification de la Dette Turque se réalise prochainement, soit que l'on se borne à augmenter l'intérêt des séries, les fonds Ottomans, dans le premier cas, comme dans le second, doivent gagner encore plusieurs points.

Les valeurs cuprifères sont aussi en meilleure posture et il ne nous étonnerait point — grâce à ce que nous savons du marché du cuivre — qu'elles montassent encore. On voudrait pouvoir en dire autant des mines transvaaliennes ; mais la question de la main-d'œuvre crée des soucis.

En résumé — et en général — la situation est très bonne.

C. LEVRAI.

BIBLIOGRAPHIE

L'ÉCURIE PATARDOT. — L'amusant album que nous donne cette année le peintre de sport F. Thélem !

Personne n'était plus à même que lui de faire sur le monde bien spécial du « turf » une œuvre aussi finement observée que l'*Écurie Patardot*. L'auteur nous narre en quelques pages remplies d'une joyeuse philosophie les faits et gestes de Patardot, qui passe brusquement de la situation de tondeur de chiens à celle plus enviable de propriétaire de chevaux d'obstacles. Nous parcourons les champs de courses et les centres d'entraînement avec notre héros, et nous faisons en route la connaissance de gens bien drôles, tels que le roi nègre Morico-Korico, le coiffeur Prosper Barbe, les vétérinaires Sabeau et Laiparvin, l'entraîneur W. C. Canter, le jockey américain Brokendown, et une foule d'autres types. Inutile d'ajouter que Thélem a semé la vie et l'esprit en de nombreuses aquarelles qui commentent son texte. Une mention toute particulière à ses chevaux, des vrais chevaux pur sang, auxquels ne pourrait trouver à redire l'homme de cheval le plus difficile.

Enfin, n'oublions pas une qualité rare : l'ouvrage n'est pas technique et la lecture peut en être permise à tout le monde.

COMMENT DEVENIR FORT
par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONVALOT.
1 volume..... 3.50
En vente à notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-chaussée).

LE BULLETIN DE MICHELIN

Pièces à serrage rapide

Toujours désireux de rendre le démontage et le remontage de nos pneus plus faciles et moins longs, nous mettons en vente après les avoir expérimentés et brevetés :

Un nouveau bouchon de valve (fig. 1).

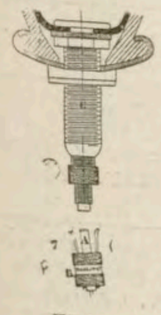


Fig. 1.

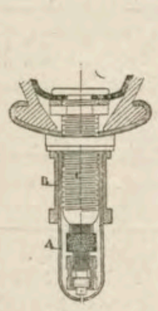


Fig. 2.

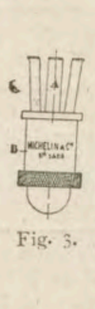


Fig. 3.

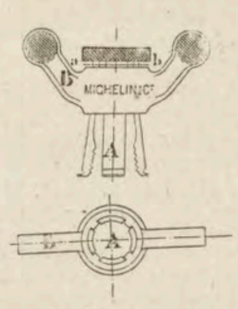


Fig. 4.

Un nouveau capuchon de valve (fig. 2 et 3).
Un nouvel écrou de sécurité (fig. 4, 5 et 6).
Un nouveau raccord de pompe côté valve (fig. 7 et 8).

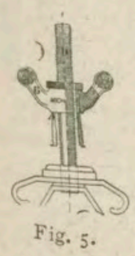


Fig. 5.

Fig. 6.

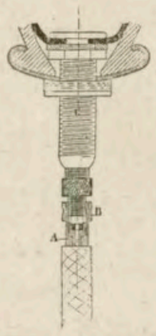


Fig. 7.

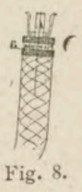


Fig. 8.

Le tout à serrage rapide, c'est-à-dire que la mise en place de ces quatre pièces ne nécessitera qu'un temps très court relativement au temps employé autrefois pour cette opération.

Construits tous les quatre sur le même principe, voici comment ils fonctionnent :

Chacun d'eux se compose de deux pièces, A et B (fig. 1, 2, 4 et 8). B coulisse sur A. Les pièces A sont fendues sur une partie de leur longueur et filetées à l'extrémité des branches ainsi formées au pas de l'objet sur lequel elles doivent être mises.

Si la pièce B est placée vers l'extrémité non fendue de la pièce A (fig. 4), les branches de cette dernière s'ouvrent grâce à leur flexibilité et les filets se dégagent automatiquement (fig. 5) ; le diamètre du trou central devenant ainsi plus grand, il suffit de tirer le tout à soi pour dégager l'ensemble de la pièce (fig. 16).

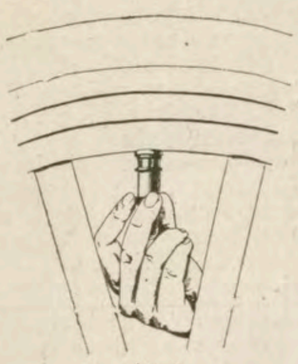


Fig. 9.

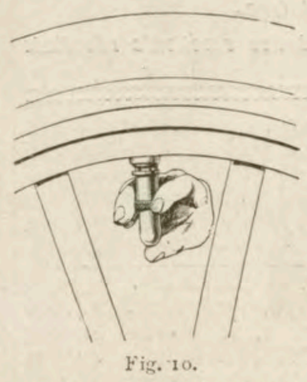


Fig. 10.

Mais si la pièce B est poussée sur les branches de la pièce A (fig. 13), celles-ci se referment ; le trou intérieur devient égal au diamètre de la pièce correspondante et les filets entrent en prise (fig. 6).

Prenons comme exemple l'écrou pour boulon (fig. 4).

Pour le mettre en place, poussons la pièce A vers l'extrémité molletée de A (fig. 4). Les quatre branches, n'étant pas maintenues fermées, laissent entre elles un trou plus grand que le diamètre de la

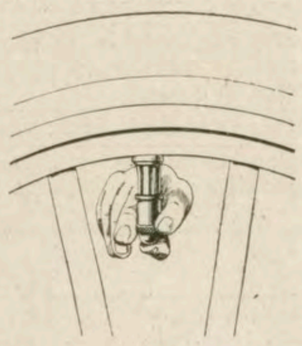


Fig. 11.

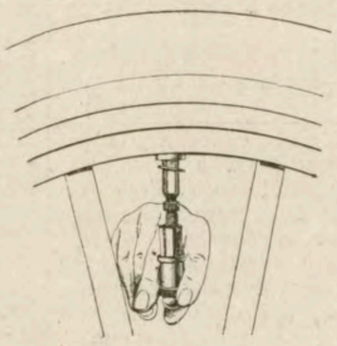


Fig. 12.

tige du boulon ; nous pouvons donc enfiler l'ensemble de l'écrou sur cette tige (fig. 5). Mais, dès que les extrémités des branches de la pièce A viennent buter contre la rondelle métallique placée sur la jante, poussons la pièce B sur ces branches (fig. 13), celles-ci se referment et les filets entrent en prise avec ceux de la tige elle-même. Il ne reste plus alors qu'à terminer le serrage par un ou deux tours (fig. 14).

L'emploi du capuchon de valve (fig. 2), dont le maniement est le même, entraîne un autre avantage : c'est la suppression de l'écrou qui sert à fixer la valve sur la jante, écrou dont le vissage est difficile par suite de sa petitesse. Le capuchon lui-même en tient lieu et, grâce à sa forme et à sa taille, l'emploi de la pince devient inutile. Nous devons

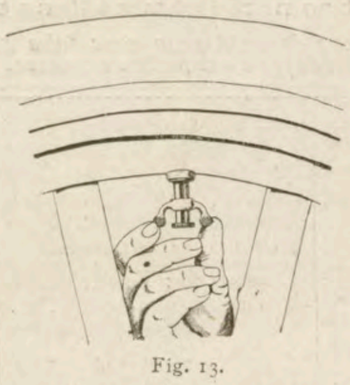


Fig. 13.

Fig. 14.

faire remarquer qu'il ne faut jamais mettre notre nouveau capuchon sans avoir préalablement retiré l'écrou susdit, car, celui-ci étant muni d'une gorge circulaire, les extrémités des branches flexibles viendraient se coincer dedans et ne pourraient plus s'écarter au moment du démontage.

Pour le démontage, il suffit de faire passer la pièce B à l'extrémité non fendue de la pièce A (fig. 10, 11, 12, 15 et 16).

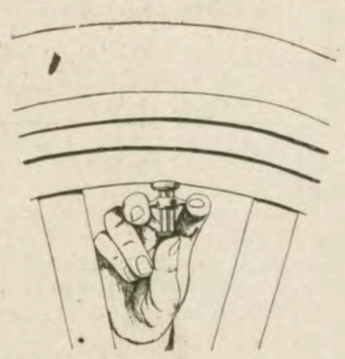


Fig. 15.

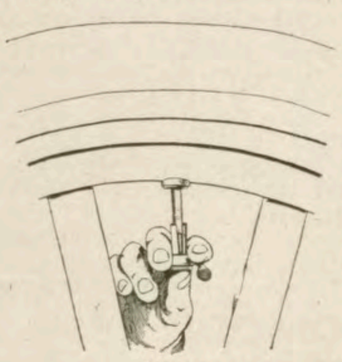


Fig. 16.

Le raccord de pompe (fig. 7 et 8) permet d'éviter le tire-bouchonnage du tube de caoutchouc, toujours si ennuyeux.

Bien entendu, toute mise en place pour chacune de ces pièces doit être terminée par un serrage de 1 ou 2 tours (fig. 14), mais on voit facilement le temps gagné dans l'opération,

MICHELIN ET Cie

MONTE-CARLO, le plus beau site du monde, s'étendant en face du rocher de Monaco, avec ses jardins féeriques, son merveilleux Casino, œuvre de Charles Garnier, ses magnifiques villas, ses terrasses sur la mer, offre le point de vue le plus pittoresque au milieu des palmiers, des aloès et de toute la flore d'Afrique.

LE CASINO DE MONTE-CARLO

magnifiquement réédifié assure aux étrangers les distractions les plus variées : Théâtre, orchestre d'élite, concerts renommés, salon de conversation, de correspondance et de lecture, vastes salles de jeux, promenades incomparables, excursions, etc.

REPRÉSENTATIONS THÉATRALES
Opérette, Comédies, Grand Opéra français et italiens
CONCERTS CLASSIQUES, sous la direction de M. Léon Jehin.
PALAIS DES BEAUX-ARTS
Exposition internationale des œuvres d'artistes modernes.
TIR AUX PIGEONS. Le plus important qui existe en Europe.
GRANDES FÊTES
Bataille de fleurs, concours d'automobiles, courses vélocipédiques, Régates, fêtes de nuit, feux d'artifice, etc.

OFFICIERS MINISTERIELS

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. d. Not. de Paris, 17 fév. 19
TERRAIN av. Ledru-Rollin. Sce 270m30. M. àp. 250
le m. S'adr. Mes DELORME, r. Auber, 11,
MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. Pyramides, dép.

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. d. Not. de Paris, 17 févr. 1903, r
TERRAIN Valentin-Hauy. Sce 216m. M. à p. 120f le
S'adr. à Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAI
14, r. d. Pyramides, et DELORME, r. Auber, 11, d. encl.

TERRAIN r. St-Ferdinand, 44bis. Cce 430m44. M.
pr. 130 000f. Adj. s. 1 ench. Ch. d. Not. P
ris, 17 fév. Me KASTLER, not., 116, faub. St-Honor

PROPTÉ à Paris, r. Pixérécourt, 60, et r. Pelleport, 15
1er l. Rev. 5 310f. M. à p. 2 500f. 2e l. Rev. 560
M. à p. 5 000f. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 17 fév.
Me HUSSENOT-DESENONGES, not., 303, r. d. Pyrénées

TERRAIN av. constr. r. Delaroche, 10. Cce 413m
M. à p. 180 000f. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. 1
17 février. Me AMY, notaire, 105, rue de la Pomp

BEL HOTEL

Particulier, 16e arrondiss. Grand jardin de 1 100 m
Ecuries, Remises, Grille, Belle Rue; à vend. 300 000
AUTRE EN VIAGER
S'adresser à M. PÉRARD, 97, rue Réaumur, Paris.

Echos

VOITURES PRATIQUES

Les voitures Hautier sont avant tout *pratiques*.
C'est une *vérité indéniable* établie sur des preuves mécaniques et sur une réputation croissante depuis trois ans.

Les ingénieurs et les constructeurs les plus connus se sont inclinés devant le châssis 4 cylindres Hautier, le chef-d'œuvre et la principale attraction de la Grande Exposition Internationale d'Automobiles.

Ajoutons que les Établissements Hautier et Cie tiennent à la disposition de toute personne qui en fera la demande le catalogue illustré d'un Cours intéressant amusant et instructif doté de 20 000 francs de prix.

Etablissements Hautier et Cie, 10, rue Théophile Gautier, Paris.

* * *

CONTRE LA PANNE

Le chauffeur qui veut pouvoir braver la panne doit avoir :

1° Une bonne voiture;

2° Une connaissance approfondie de son mécanisme.

Pour cela, il faut voir le châssis à nu.

Toutes choses que le chauffeur est susceptible d'avoir et de voir, en s'adressant au Grand Garage Central, 4, rue Buffault (Faub. Montmartre), concessionnaire des voitures Darracq.

En effet, M. Bory, sur demande, emmène tout client visiter les Usines Darracq, de Puteaux, lui permettant ainsi d'examiner et de surveiller le montage de la voiture qu'il veut acheter.

es Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SSURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, *20, Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.
'assurance contre les accidents, pour être bien te, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contctent pleine et entière garantie, doit être faite c beaucoup de soins, et demande le concours spécialistes rompus à la confection des conts qui constituent cette garantie.
Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chex et voitures, ou d'assurances individuelles, la lice souscrite ne vaut que par les clauses y instes, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.
Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en néral, et tout particulièrement des assurances ortives pour lesquelles elles se sont spécialisées.
Tous les sportsmen qui voudront être bien assu- et ne pas payer des primes exagérées feront nc bien de s'adresser aux **Assurances Spéales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donnent toutes satisfactions.
Sur demande, les **Assurances Spéciales** enient donner verbalement toutes les explications les.
Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

ransformation de motocycles à pétrole en voiturettes 2 places côte à côte. Débrayages itesses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléone 923-05. (6245)

pécialité de location d'**Automobiles.** Garage Dupré **Bob-Walter**, 83, av. Grande-Armée. Téh. 503-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de réations. Plantard, contremaître. (7018)

Paris-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre de suite les nouveaux modèles *Gladiator, Renault, de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'occasion des premières marques, telles que *Panhard-Levassor, Renault, de Dion, Mors*. Toutes voitures à l'essai, et garanties. (6310)

A vendre : Tonn. Panhard, 12 chx, 2 lev., 2 all. roues égales, pr. neuve, occ. excep. 14.000
Voit. Panhard, course 70 chx, Paris-Vienne..... 42.000
Tonn. Panhard, 10 chx. Centaure. occas. 13.000
Voit. Renault 24chx. Course Paris-Vienne. 30.000
Tonn. Renault, 9 chx, pr. neuf..... 6.300
Tonneau Mors, 10 chx, carr. luxe, dais, glace..... 9.500
Tonn. Mors, semblable, sans dais.. ..... 8.500
Tonn. Mors, 6 chx, pr. neuve..... .. 3.500
100 voitures de grandes marques à vendre d'occasion.
Automobiles à louer à la journée pour excursions, prix modérés : Tattersall de la Madeleine, rue Royale, 131-24. (7075)

A vendre 3 200 fr., tonneau, baquets, 4 places, Boyer, moteur Burtel 9 chevaux, 2 cylindres, 3 vitesses, marche arrière; modèle 1902. Très bon état, accessoires, phare acétylène, pneus Michelin neuf, moteur vérifié à l'usine, carrosserie et peinture toutes neuves. Occasion véritable. Voiture coûté plus de 6 000 fr. Photographie sur demande. Bourdon, négociant-tanneur, à Fougères (Ille-et-Vilaine). (7070)

Superbe tonneau. G. Richard, 5 chx 1/2, 3 vitesses, dais glace, carrosserie de luxe, garniture cuir, marche parfaite, état de neuf, livré juin 1902, nombreuses pièces rechange, enveloppe neuve, chambres. 4.100 fr. — R. Colling, Fère-en-Tardenois (Aisne). (7076)

A vendre. Carrosserie aluminium, 5 places pour automobile, avec capote, prix très modéré. Ecrire Houdbine, Montereau (S.-et-M.). (7077)

A vendre. Phaéton Peugeot, livré en mai 1902, 10 chevaux. Dais. Glaces à l'avant et à l'arrière. Galerie pour bagages, 2 allumages. Marche excellente garantie. Essai autant qu'on voudra, 4800 fr. M. André Collin, notaire à Bar-le-Duc. (7069)

A vendre :
Panhard-Levassor, 20 ch. Phénix, carburateur Centaure, double phaéton.
Panhard-Levassor, 12 ch., 2 leviers, roues égales, 2 allumages, tonneau Kellner, glace.
Panhard-Levassor, 7 ch. légère, 2 allumages, tonneau, dais, glace.
Panhard-Levassor, 8 ch. Paris-Amsterdam.
Renault frères, 3 ch. 1/2 spider.
Clément, 8 ch. 2 cylindres, roues égales, tonneau.
De Dion-Bouton, type G, 4 ch. 1/2, rotonde.
Ernest LOSTE, 37, rue Brunel, Paris. Tél. 555-43. (7067)

Charge des voitures électriques, Garage, Vente, Achat des voitures Panhard-Levassor, Mors, Clément, Dietrich, Darracq livrables rapidement à l'Auto-Palace, 77bis, Avenue de la Crande-Armée, Paris. (7078)

CARTES POSTALES

Amiot, Ker-Lestremeur, Binic (Côtes-du-Nord), échange cartes postales avec tous pays. (7061)

Fauchier, 27, rue du Baignoir, Marseille, échange cartes postales, vues et types, avec tous pays. Réponse immédiate. (7079)

Échange cartes, France, rue Etang, Bruxelles.

Léonce Trenque, 70, boulev. de la Liberté, Agen (L.-et-G.), échange cartes postales, toujours valable. (7080)

CHEVAUX

Irl. bai b., 1.64, tr. sa., exc. ch. de coupé. 2.500
Raviss.-cobs b. br., 1.55, brill. sa. pa. except. 5.000
Pa. cobs b. b., 1.60, 6 à 7 a., tr. brill., sages, vites., occasion rare..... 6.500
Pa. vil., 1.60, 6 et 7 a., tr. brill., plein serv 5.000
Plusieurs attelages, poneys tout attelés, à tonneaux et morning cart..... .....
Poney, rouan, 1.35, 6 a., trotteur, le kil. en 1.50, tr. sag., cond. par dame..... 2.500
Voitures neuves laissées pour compte, coupés victorias.
Tatt. de la Madeleine, 18, rue Royale, 131-24.

COLLECTIONS

Vie au Grand Air. On désire acheter les 100 premiers numéros. Faire offres ou écrire à M. Barmoy, 26, rue des Rosiers, Paris, IVe. (7081)

DIVERS

Couveuses artificielles à régulateur de chaleur — réussit 90 p. 100, essai. — Volailles toutes races. Œufs clairs remplacés. Album illustré des volailles, fo c. t. Elevage St-Michel, Langeais (I.-L.). (7033)

Grand succès! Champagne des chasseurs : 2 fr. 5 la bouteille, franco partout en France, contre mandat Plessat, propr., Châtillon (Marne). (7082)

Le Bon de Condé, Montataire (Oise), expédie franco ses délicieux thés de Ceylan " Marque Aurore ", directs des plantations, 3 fr. 75 et 4 fr. 25 la livre ; fleurs de thé, 6 fr. Dépôt à Paris, 21, rue des Pyramides " Five o'clock ". (2031)

LE PROJECTEUR
Lenticulaire
Parabolique
ALPHA B. R. C.
" VOIT " l'obstacle

HORS CONCOURS
MEMBRE du JURY, PARIS 1900
ALCOOL DE MENTHE **RICQLÈS**
(Le Seul Alcool de Menthe véritable)
SOUVERAIN contre Indigestions, Maux de Cœur, de Tête, d'Estomac, Grippe et Refroidissements.
EXCELLENT aussi pour les DENTS et la TOILETTE.
Exiger le nom : DE RICQLÈS

Le Gérant : JARRIGE.

CORBEIL. — Imprimerie ED. CRÉTÉ.